MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1939. 7. sz. JÚLIUS HÓ

ÁRA 50 FILLÉR



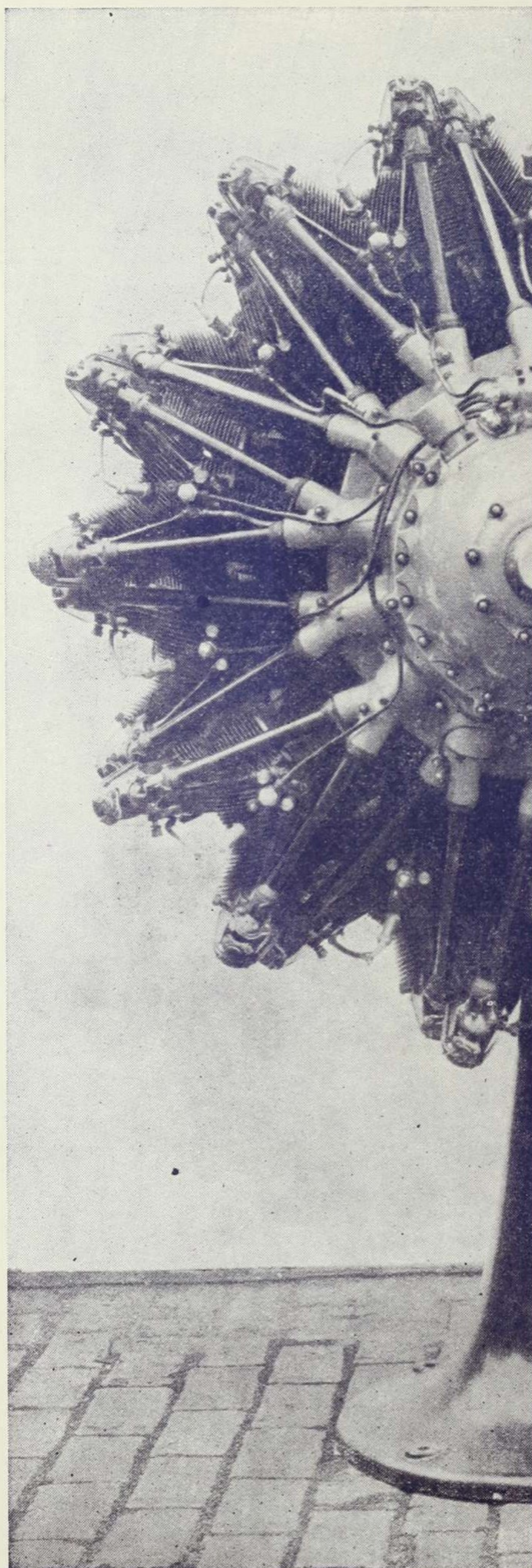
Indul a légiexpress...

TARTALOM:

SOMMAIRE:

Címlapunkat *vitéz melléthei és horkai Barna Kornél* rajzolta.

REPÜLŐM



CSE

SZINHÁZI ÉS FILMSZINHÁZI KALAUZ

Rövidítések: T = Telefon. — E = Előadás kezdete. — J = Jegyelővételi pénztár nyitva van.

SZINHÁZAK:

M. Kir. Operaház, VI., Andrássy-út 22. T 122-249. E 3 és $^1/_2$8. J 9—1 és 3—5. — **Nemzeti Színház,** VIII., Rákóczi-út 37. T 140-520. E $^1/_2$4 és $^1/_2$8. J 9—1 és 3—5. — **Nemzeti Színház Kamaraszínháza,** VI., Andrássy-út 69. T 112-011. E 4 és 8. J 9—1 és 5—előad. kezd. — **Belvárosi Színház,** IV., Petőfi Sándor-utca 8. T 188-407. E 4 és 8. J 10—1 és 3—8. — **Andrássy Színház,** VI., Paulay Ede-utca 35. T 129-598. E $^1/_2$4 és 8. J 10—1 és 4—előad. kezd. — **Vígszínház,** V., Szent István-körút 12. T 115-344. E $^1/_2$4 és 8. J 9—1 és 3—7. — **Magyar Színház,** VII., Wesselényi-utca 62. T 132-833. E $^1/_2$4 és 8. J reggel 9—este 10. — **Royal Színház,** VII., Erzsébet-körút 31. T 142-728. E. 4 és $^1/_2$9. J 10—1 és 4—8. — **Városi Színház,** VIII., Tisza Kálmán-tér. T 115-344. E 4 és 8. J 10—1 és 4—$^1/_2$6. — **Pesti Színház,** VI., Révay-utca 16. T 115-438. E 4 és 8. J 10—1 és 3—8. — **Terézkörúti Színpad,** VI., Teréz-körút 46. T 120-817. E 5 és $^1/_4$10. J 10—1 és 4—8. — **Pódium Kabaré,** V., Mérleg-utca 2. T 186-031. E $^1/_2$5 és $^1/_4$10. J 10—1 és 4—9. — **Komédia,** VI., Jókai-tér 10. T 118-020. E $^1/_2$5 és $^1/_2$9. J 10—1 és 4—8. — **Erzsébetvárosi Színház,** XIV., Aréna-út 31. T 132-890. E $^1/_2$6 és $^1/_2$9, vasárnap 4, 6 és 9-kor is. — **Józsefvárosi Színház,** VIII., Kálvária-tér 6. T 133-477. E $^1/_2$6 és $^1/_2$9, vasárnap 4, 6 és 9-kor is.



FILMSZINHÁZAK:

Belvárosi mozgó, IV., Irányi-utca 21. E 4, 6, 8 és 10, vasár- és ünnepnap $^1/_2$11, 12 és 3-tól 10-ig folytatólagosan minden órában. — **City filmpalota,** V., Vilmos császár-út 36. T 111-140. E $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10, szombat és vas. $^3/_4$4-kor is. — **Broadway filmszínház,** VII., Károly király-út 3. T 144-212. E 11, $^1/_2$2, $^1/_2$4, $^1/_2$6, $^1/_2$8 és $^1/_2$10. — **Décsi filmszínház,** VI., Teréz-körút 28. T 125-952 és 121-343. E 6, 8 és 10, szombat és vas. 4-kor is. — **Forum filmszínház,** IV., Kossuth Lajos-utca 18. T 189-543 és 189-707. E $^1/_4$6, $^1/_2$8 és $^3/_4$10, szombat és vas. $^1/_2$4, $^1/_2$6, $^3/_4$8 és 10. — **Kamara filmszínház,** VII., Dohány-utca és Nyár-utca sarok. T 144-027. E 6, 8 és 10, szombat és vas. 4-kor is. — **Kultur filmszínház,** IX., Kinizsi-utca 16. T 386-193. E. 5, $^1/_4$8 és $^1/_2$10, vas. $^3/_4$2, $^3/_4$4, $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10. — **Lloyd filmszínház,** V., Hollán-utca 7. T 111-994. E 4, 6, 8, 10, vas. 2-kor is. — **Palace filmszínház,** VII., Erzsébet-krt 8. T 136-523. E 11, 2, $^1/_2$5 és $^1/_2$10 mindennap. — **Radius filmpalota,** VI., Nagymező-utca 22. T 120-564. E $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10, szombat és $^3/_4$4-kor is. — **Royal Apolló,** VII., Erzsébet-körút 45. T 141-902 és 342-946. E $^1/_4$6, $^1/_2$8 és $^3/_4$10, szombat, vas. és ünn. 4, 6, 8 és 10. — **Savoy filmszínház,** IX., Üllői-út 2., T 146-040. E $^1/_2$4, $^1/_2$6, $^1/_2$8 és $^1/_2$10, vas. $^1/_2$11 és $^1/_2$2-kor is. — **Tivoli filmszínház,** VI., Nagymező-utca 8. T 123-049. E $^1/_4$5, 7 és $^1/_2$10, szombaton $^3/_4$4, $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10, vasárnap 11 és $^3/_4$2-kor is. — **Uránia filmszínház,** VIII., Rákóczi-út 21. T 146-045. E 5, $^1/_4$8 és $^1/_2$10, szombat, vas. és ünn. $^3/_4$3. 5, $^1/_4$8 és $^1/_2$10.

II. ÉVF. 7. SZÁM 1939. JULIUS

MAGYAR SZÁRNYAK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER. – SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, VI., EÖTVÖS-UTCA 8. SZÁM. TELEFON: 12-48-48 - ELŐFIZETÉSI ÁRA: EGY ÉVRE, AJÁNDÉKKAL EGYÜTT 10.– P, TANULÓKNAK, REPÜLŐEGYESÜLETI TAGOKNAK, AJÁNDÉK NÉLKÜL 6.– P, VÁLLALATOKNAK, JOGI SZEMÉLYEKNEK ÉVI 40.– P. POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI CSEKK-SZÁMLA SZÁM: 29,830

AVIATIKAI FOLYÓIRAT
ORGANE MENSUELLE ILLUSTRÉ DE L'AVIATION

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

(ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT)



A BLACKBURN SKUA KÉTÜLÉSES KÖNNYŰ BOMBÁZÓ ÉLES FORDULÓBAN.



A legmodernebb olasz katonai gépek megtekintése Guidoniában.

A DUCE REPÜLŐ BIRODALMÁBAN

Irja:
Jánosy István

Beszámoló az első római repülősajtó világkongresszus eseményeiről. Csillagtúra, változatos látnivalók és előadássorozat a kongresszuson.

A Duce Olaszországa már nemcsak természeti és művészeti képességek országa, hanem a nagyvonalúság, a lendületes és produktiv munka, az erő, a hatalom — s számukra — a repülés hazája.

Olaszország ma repülő nagyhatalom. Nagyhatalom pedig nemcsak légi erejének kiválósága és átütőképessége, gépállományának nagy száma, légügyi berendezéseinek és felszerelésének szinte utólérhetetlen tökéletessége miatt, — hanem a repülniakarásuk, a repülés alapvető szükségességének és értékének mélységes átérzése és kiértékelése s a repülő szellemnek immár specifikus formákat öltött megnyilvánulásai és nagyszerű eredményei alapján is.

Az olasz repülés mind katonai, mind pedig sport vonatkozásaiban a német aviatika mellett az egész világon legelőkelőbb helyet foglalja el. Elért eredményeivel pedig igen sokszor élre ugrik s a vezető szerepét veszi át a nagy versenyfutásban.

Őszintén megvallom, hogy leutazásom előtt, annak ellenére, hogy a kongresszus programmját részleteiben ismertem előre, én sem tulajdonítottam magyar szempontból akkora fontosságot ennek a nemzetközi összejövetelnek, mint ma, annak befejezése után.

*

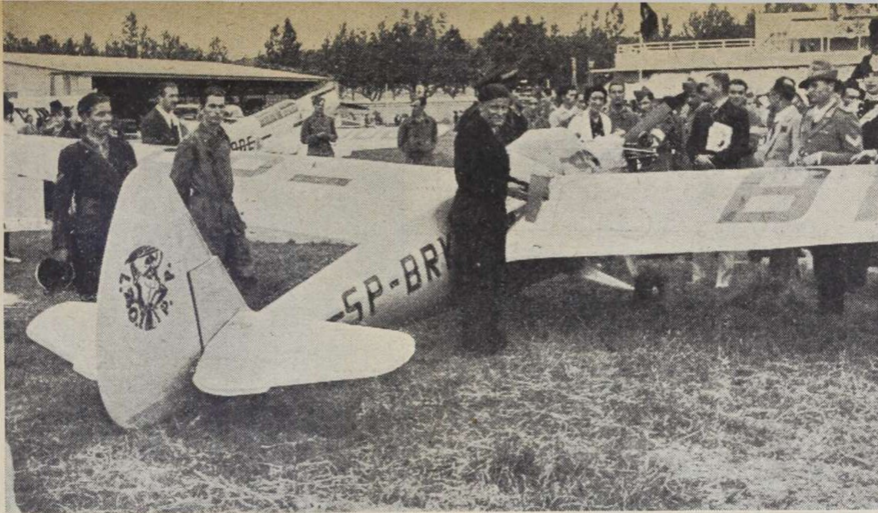
Június hó 4—13-áig rendezte az Ala d'Italia 20 éves fennállása alkalmából Rómában az I. Nemzetközi Repülősajtó Világkongresszust s erre az egész világ sajtóját meghívta. A baráti, dinamikus olasz nemzet agilis sajtóvezérei hívó



A Via Veneto, ahol a kongresszus tagjai laktak.



A repülőujságírók csillagtúráján résztvett gépek.



Tadeus Derengowski, lengyel résztvevő, aki kis Bak II. gépével Kowno—Tallin, Tallin — Róma — Nápoly, Nápoly — Budapest — Varsó útjával, több mint ötezer kilómétert tett meg. A gép 32 lóerős motorral van felszerelve.

szavára az egész világ repülősajtója megmozdult, a repülő szaksajtó vezetői, a napisajtó repülőmunkatársai, a repülőhatóságok sajtófőnökei siettek nagy felkészültséggel az örök városba, hogy a közös problémákat és tennivalókat kongresszus keretein belül megbeszéljék. S amíg nálunk alig figyeltünk fel a kongresszusra, — addig külföld alapos felkészültséggel indult a meghívásra.

Argentinából 3, Belgiumból 10, Csehországból 3, Braziliából 3, Kanadából 3, Egyiptomból 2, Franciaországból 21, Németországból 60, Görögországból 2, Angolországból 26, Jugoszláviából 3, Litvániából 3, Marokkóból 3, Norvégiából 1, Hollandiából 10, Lengyelországból 8, Portugáliából 6, Romániából 2, Spanyolországból 3, Egyesült Államokból 17, Svájcból 10, Svédországból 1 és Magyarországból 4 jelentkezés történt, de magyar részről tudomásom szerint csak egyedül képviseltem a repülősajtót.

A résztvevők elszállásolása Róma luxusszállóiban történt. Az utazást tetszés szerint vonaton, hajón, vagy repülőgépen tette a rendezőség lehetővé, jóformán költségmentesen.

Az olaszok ez alkalommal szervező és rendező tudományuk legjavát adták. Minden tervszerüen, zökkenő nélkül bonyolódott le.

*

A kongresszusnak kettős célja volt. Először, hogy az aktiv repülőujságírók számára csillagturát bonyolítson le, másodszor, hogy az aktuális aviatikai problémákat a sajtó szemüvegén keresztül előadások és megbeszélések formájában megtárgyalják.

A csillagturán csak hivatásos ujságíró pilóták vettek részt. Első lett Siebel 202. géppel *Keller* (Németország). A Duce kupáját nyerte. Második kis 32 lóerős Bak II. géppel Derengowski (Lengyel). A légügyi miniszter aranyérmét nyerte. Harmadik Siebel 202. géppel *Kredel* (Németország). A »Polo d'Italia« kupáját nyerte. Negyedik Klemm 35. géppel *Rechenberg* (Németország). A »Corriere della Sera« kupáját nyerte. Ötödik Saiman 202. gépen *Tilberti* (Olaszország). A »Stampa« kupát nyerte. Hatodik Breda 39. gépen *M. Massai* (Olaszország). A »Tribuna« kupáját nyerte. Ezenkívül még 27 gép vett részt a csillagturán igen szép eredménnyel.

Az előadássorozatra nagy számmal jelentkeztek német, olasz, angol és francia előadók.

Az előadások tárgya az időszerű re-



A kongresszus előadásait Valli elnök irányítja, két hölgytolmács segítségével.



A kongresszus megnyitása után a közönség távozik a »Julius Cézár« teremből. (×) Jánosy főszerkesztőnk a közönség között.

AZ ELSŐ REPÜLŐ SAJTÓ VILÁG-KONGRESSZUS

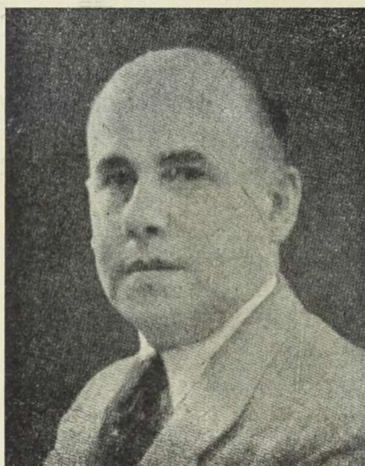
résztvevőinek egyik csoportja



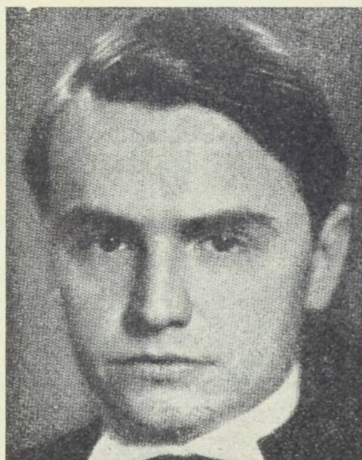
Mussolini Vito
az »Il Popolo d'Italia igazgatója.



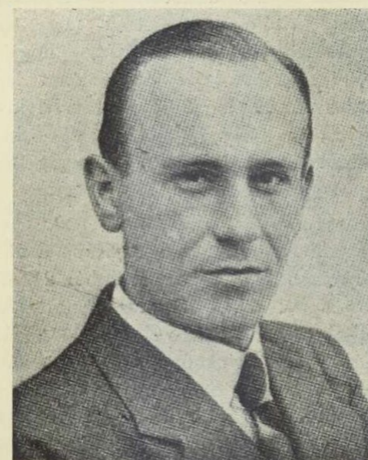
Valli Federigo
a L'Ala d'Italia igazgatója,
a kongresszus elnöke.



Dr. Heinz Orlovius
német birodalmi főtanácsos.



Rolf Italiander
neves német repülő szakíró.



Hollbach Ottó
a német »Deutsche Luftwacht«
és »Luftwissen« kiküldöttje.



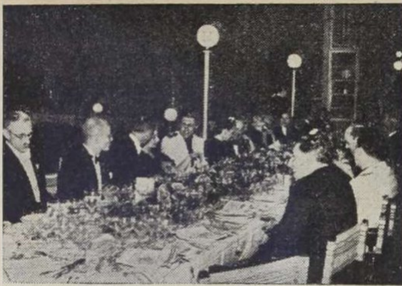
Casetti Guglielmo
az olasz kultuszminisztérium
kongresszusi megbizottja.



Stevens James H.
az »Aircraft Enginering« helyettes
vezetője.



Bril Novotna Ruzena
cseh repülőujságírónő.



Egyik gálaesten.

pülőproblémákon kívül a repülő ujságírók nevelése, kiképzése és az utánpótlás biztosítása.

A beszámolókból kitünik, hogy legtöbb országban a repülőujságírókat külön repülőklubokban tömörítették, közelebb hozták őket a repüléshez, számukra a repülőtudományok minden ágából tanfolyamokat, előadássorozatokat tartottak s ezzel lehetővé tették, hogy hivatásuknak megfelelő alapvető szakismeretekre tegyenek szert.

Érdekes, hogy a testvéri lengyel nemzet repülő ujságírók klubja 3 éves, saját géppel rendelkezik s az ujságíró csillagturán a 2-ik helyezést nyerte.

Fontos előadás tárgyát képezte az, hogy hogy lesz az ujságíróból repülőujságíró. Több előadás keretén belül tárgyalták a repülősajtónak felbecsülhetetlen munkáját az ifjúság előképzése terén.

A repülőmodelező sport propagálását igen fontosnak tartják s erről minden országban sokat írnak, nemcsak a szaklapok, hanem a napilapok is. Milyen legyen a repülőszaklap, milyen elvek szerint állítsuk össze a napilapok repülőrovatait, — ezekről mind érdekes előadásokat hallottunk.

Általánosságban kialakult vélemény az volt, hogy az aviatikai zsurnaliszta, foglalkozásának sajátossága következtében, — akárcsak magánál a repülésnél — több fegyelmet, sokszor kollegáinál jóval nagyobb önmérsékléset kell tanusítania. Ezenkívül jóval többet kell tudnia, mert a nagyszerü zsurnaliszta kvalitásain kívül szakismeretekkel kell rendelkeznie, ha feladatának lelkiismeretesen akar megfelelni. Ez annál is inkább fontos és szükséges, mert a repülés eseményeivel szemben nem szabad a költői szabadságnak érvényesülnie, azokat formák, szabályok és sarkigazságok kötik a valósághoz.

*

A kongresszus vezetősége nagyszerü programot állított össze a résztvevők számára.

A kongresszust *Valle* repülőtábornok nyitotta meg.

Érdekes látnivalók között szerepelt a repülőbélyeg kiállítás, a repülőművészeti kiállítás és egymásutáni három repülőtárgyú filmbemutató.

A fasizmus csodálatos repülővonatkozású létesítményei között megmutatták a méreteiben óriási légügyi minisztériumot, ahol az nap ebédre voltunk hivatalosak. Itt az ebédet állva kellett végig ennünk a hatalmas étteremben, mert be-



Lengyel barátaink a filmvárosban. Maria Zawadcka ujságírónő W. Czarnecki társaságában.



T. Micinkiewicz a lengyel repülőujságíró klub elnöke.

rendezése olyan, hogy a menzáról járó tisztviselők, illetve beosztott tisztek is csak így, minden kényelem nélkül fogyaszthatják el egyébként bőséges és változatos menüiket. Munkaközben az idő pénz — ez az elv érvényesül itt minden téren.

A látnivalók és élmények csúcspontja volt azonban a repülővárosban Guidoniában tett látogatás. A repülősajtó képviselői tiszteletére itt a Duca is megjelent, majd maga vezette gépén távozott.

Guidonia az olasz aviatika hatalmas méretü kisérleti telepe, a világ egyik legmodernebb hidró és aerodinamikai intézetével. Itt láttuk az olasz repülőgépgyárak legutolsó kisérleti tipusait.

Tiszteletünkre másfél órás repülő bemutatót végeztek az olasz légiflotta legújabb gépeivel. A Macchi 200. vadász, több mint 550 km-es óránkénti sebességgel csodás repülést végzett. A Fiát G—50. 5-ös vadászraj mutatott be ezután szép kötelék repülést. A nálunk is jólismert Cr. 32 .gépek ezredkötelékben felejthetetlen mutatványokat produkáltak. Ezután Savoia bombázók tömegrepülését láttuk. A repülőtéren új volt számunkra a Breda 88. többfeladatos gép, a Piaggio P. 23R. bombázó.

A telep hidródinamikai intézetének nagyszerű 500 méter hosszú vizi csatornájában kisérleteket mutattak be. A szélcsatornák egész sorát figyelhettük meg munkaközben s az anyagvizsgáló intézet pompás berendezését tekintettük meg. A rádió és motorkisérleti állomás talán egyedülálló egész Európában s alig ha van párjuk az egész világon.

A telep vezetősége is ebédre látott bennünket, melyet akárcsak a légügyi minisztériumban, állva fogyasztottunk el.

A repülő vonatkozású látnivalók között meg kell említenem még a római repülőtéren rendezett benzinmotoros repülőmodell versenytés Róma vizirepülőgép kikötőjét, amely a római Lidó mellett van. Innen szállnak az olasz gépek a Földközi tenger minden tája felé. Itt láttuk a híres Cant 506-os gépeket és a Macchi 100-as modern vizi utasszállító gépet is.

Szorosan nem tartozik ugyan a repülő tárgyú előadások közé a filmváros, mégis megemlítem, mint a nagyszabású olasz munka egyik csodálatos alkotását.

A Róma-i Lidón ebéd, két gála-estély és két-három kisebb-nagyobb kirándulás tették változatossá a gazdag programot.

Az utolsó előtti napon testületileg lá-

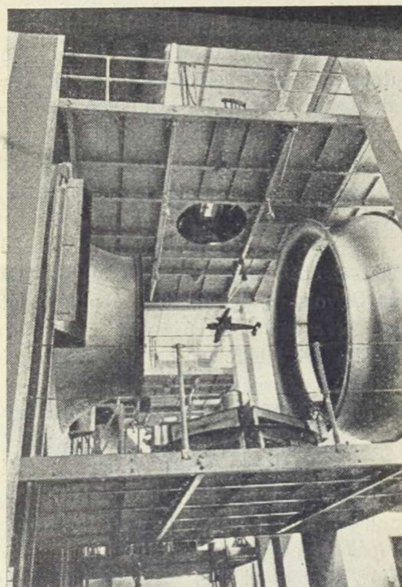


A repülő művészeti kiállítás egyik fala.

togattunk el az ismeretlen katona sírjához.

Meg kell még említenem, hogy a kongresszus alatt külön postahivatal állott a résztvevők rendelkezésére és a leveleket ezen a nyolc napon a kongresszusi bélyegzővel látták el, a bélyeggyűjtők nagy örömére.

*



Guidonia. Kisérlet normális szélcsatornában.

Érdekes megfigyeléseket és tapasztalatokat gyüjthettem a kongresszus alatt. A kongresszus elnöke *F. Valli* szinte emberfeletti szervező munkát végzett, melyben a kongresszus titkára *Mull Lettich* volt hathatós segítségére.

A lengyel kiküldöttek *Micinkiewicz* elnökkel az élen, — *Maria Zawadzka T. Derengowvski, S. Ostasewski, P. Kowalski, E. Kosko* és Colonel *Abszoltowski* legőszintébb barátsággal tüntetett ki. Bárhova mentünk, akárhol étkeztünk, számomra mindig helyet tartottak fenn maguk között, kérés nélkül is. Alig várják, hogy a két ország repülőujságírói együtt dolgozhassanak. Az olaszok igen jóakaratú barátoknak biznoyultak és a németek is az együttes munka szükségességét hangoztatták.

A német delegációt a légügyi minisztérium sajtófőnöke *dr. Orloviusz* birodalmi főtanácsos vezette, aki többizben melegen érdeklődött hazai repülő sajtóviszonyaink felől.

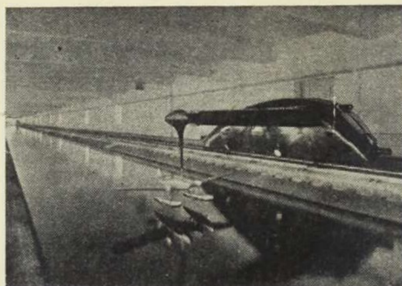
Kedves ismeretségre tettem szert *Horst Winckler* személyében, aki a Modellflug főszerkesztője s akinek nevét nálunk modelezőink tervrajzairól és könyveiről előnyösen ismernek. Néhány sort kértem tőle lapunk ifjú olvasói számára. Örömmel kész a közös munkában velünk együtt dolgozni s segítségünkre lenni.

Kihallgatáson fogadott *Alfieri* olasz sajtóügyi miniszter is, aki hasonlóképpen hosszasan érdeklődött viszonyaink iránt.

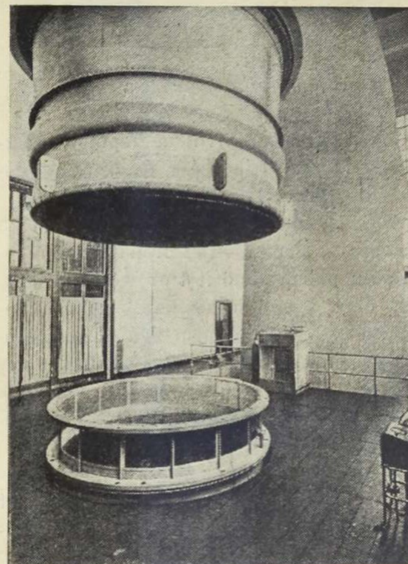
*

A feszült politikai helyzet ellenére a kongresszus a legnagyobb egyetértés jegyében zajlott le és egyöntetüen elhatározták, hogy 1940-ben a világkongresszust Berlinben rendezik meg.

Ezzel kapcsolatban felszólították a jelenlevő kiküldötteket, hogy tegyenek saját országukban lépéseket az irányban, hogy a repülőujságirók klubja, vagy egyesülete mihamarabb alakuljon meg, — már az egységes munka lehetősége érdekében is, annál is inkább, mert a FAI-hoz vagy az ISTUS-hoz hasonló nemzetközi repülő sajtószövetség megalakítását tervezik. Ennek részleteit azonban már a jövő évi Berlin-i kongresszuson fogja letárgyalni. Addig a római központ tartja a kapcsolatot a külföldi résztvevőkkel s tanulmányozza az ügyet.



Guidonia. A hidrodinamikai intézet 500 m hosszú vizicsatornája a kisérleti kocsival. A kocsi karján hidroplán model látható.



Guidonia. Vertikális csatorna.

*

Azzal a meggyőződéssel jöttem vissza a kongresszusról, hogy nálunk éppen az utolsó esztendőben bekapcsolódó *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* segítségével fellendült sportrepülésünk és Légierőnk utánpótlása szempontjából is szükség van az egységes és tökéletes repülő sajtó munkára, s a komolyan felkészült, népes magyar képviselet nem maradhat ki Berlinben a kongresszusi munkából még akkor sem, ha egyéb hasznát nem is látnók, mint nagy propaganda lehetőségét.





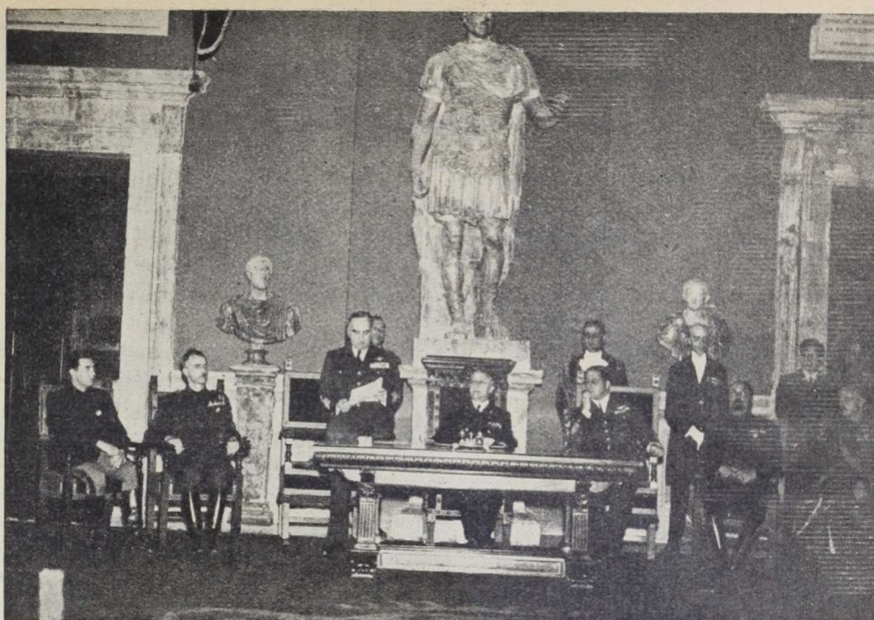
A Shell Sport Club repülő osztálya

Június 21-én avatták a Shell repülők első motornélküli gépüket az *Icarus* iskola gödöllői repülőterepén.

Az avatásra nagyszámú közönség rándult ki. Egész autópark volt a terepen.

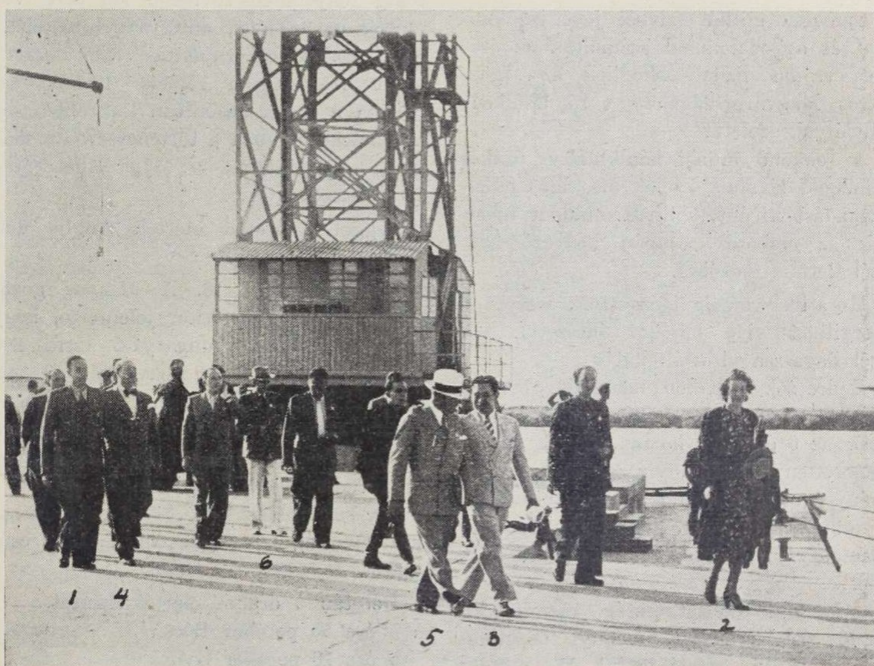
Az avatáson megjelent a kir. Légierők képviseletében *Kovács Sándor* repülőőrnagy, a MAeSz részéről *Kara Jenő* alezredes üv. alelnök és *Czirmay Zoltán* repülőszázados. A Shell igazgatóságot *Magyar Sándor* óceánrepülőnk és *Széll Sándor dr.* képviselte.



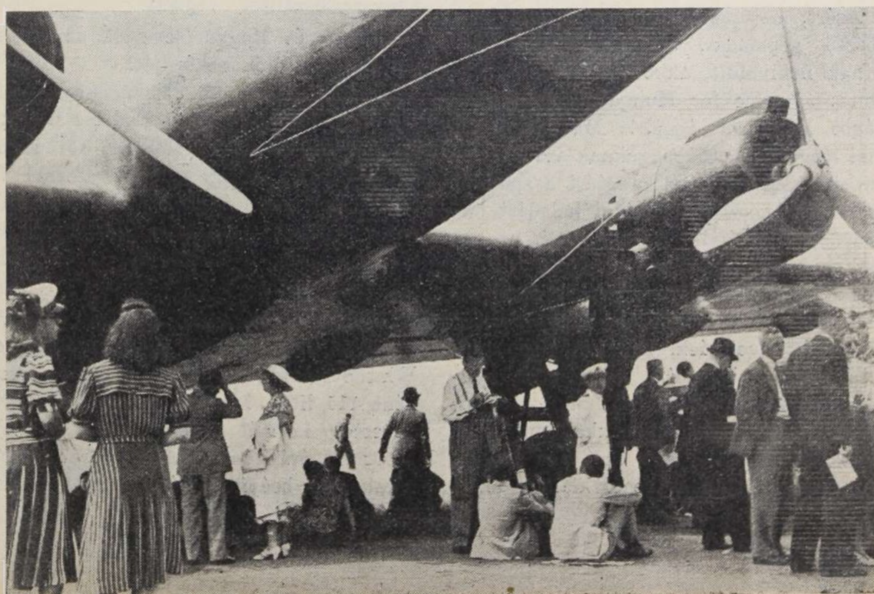


KÉPEK AZ ELSŐ REPÜLŐ SAJTÓ VILÁG-KONGRESSZUSRÓL

I. Balra fent: *A Popolo d'Italia gépe megérkezik.* II. Jobbra fent: *A kongresszus megnyitása; Valle repülőtábornok beszél.* III. Jobbra középen: *Róma vizirepülő kikötőjében. (1) A repülőtér parancsnoka. (2) Mme Lettich, a kongresszus titkára. (3) A brazil kiküldött. (4) A belga kiküldött, (5) A belga kiküldött. (6) Főszerkesztőnk.* IV. Jobbra lent: *Guidoniában. Pihenő a Piaggio bombázó szárnyai alatt.* V. Baloldalt lent: *Róma Lidója.*







JUSTICE FOR HUNGARY!

Endresz és Magyar óceánrepülésének 8-ik évfordulója.

Nyolcadik esztendeje. Egy verőfényes nyári napon, július 15-én Harbour Grace-ben d. u. 4 óra 20 perckor Endreszék elstartoltak.

New-York, 1931. július 16. A Reuter-iroda 11 óra 32 perckor (amerikai időszámítás) feladott távirata szerint a »Justice for Hungary« elindult Harbour Grace-ből, hogy leszállás nélkül Budapestre repüljön s nagy hivatását teljesítse. Több mint egy esztendő óta várta ezt a pillanatot egész Magyarország és féltő aggodalommá változott minden szóbeszéd és minden lekicsinylő megjegyzés: magyar testvéreink szelik a levegő tengerét az óceán felett, hogy hírnevet, dicsőséget szerezzenek ennek az elárvult, megtépázott hazának...

Emberek milliói szívből jövő izgalommal és aggodalommal számolták az órákat, vajjon diadalmaskodik-e az »Igazságot Magyarországnak« a rá leselkedő akadályok felett?

A rekkenő júliusi kánikulában, mikor mindenki zivatart, szelet, megváltó felhőszakadást kívánt, a hírre mindent feledtek az emberek, csupán kedvező hátszél lett a közóhaj.

Horatius verseit idézgettük, melyet a Vergiliust vivő hajóhoz intézett: »Jó szél dagassza vitorláitokat!«

Endreszék gépükön nemcsak 3789 kg súlyt, nemcsak 630 gallon benzint, nemcsak az ő életüket hozták, hanem hozták ismeretlen földeken, vizeket át a mi reménységünket is, amely édes mindanynyiunk kiáltása is, hogy »Justice for Hungary!« — »Igazságot Magyarországnak!«

Mennyi áldozatkészség, mennyi kitartó szívós akarat, mennyi önzetlenség, mennyi önfeláldozás! És mindez miért?

Azért, mert az a vörös szárnyú, fekete törzsű gépmadár, amelyik a nyaktörő útnak nekiindult, akkor ezt a nevet viselte: »Justice for Hungary!« — »Igazságot Magyarországnak!« Más nemzetek fiai megengedhetik maguknak azt a fényűzést, hogy a sportot magáért a sportért szeressék, hogy a technikai haladást önmagáért szolgálják. Az amerikai, az angol, a francia, az olasz, a német pilóták, akik a két óceánjáró magyart megelőzték, lehettek olyan önzők, vagy lehettek olyan könnyelműek, hogy csak a saját világhírüket keressék. A magyar pénzen szerzett gépmadár, hátán a két hős magyar fiúval, ennél sokkal magasabb célokat szolgált. Mint egy éles sikoly, mint egy fájdalmas segélykiáltás, akart belenyilalni a légtengerbe, mint egy kicsiny és szerencsétlen sorsra ítélt nemzet dacos követelése: Igazságot nekünk, az elnyomottaknak! Igazságot nekünk, a megcsaltaknak! Igazságot Magyarországnak!

Hála nekik, mindnyájuknak, akiknek a költőien szép terv megvalósításában részük volt! És hála a jóságos Istennek, aki sötét éjszaka a ködbeborult óceán fölött a két árva magyar gyermek életét a kezében tartotta! Kezében tartotta, óvatosan tovább vitte és az áldott, agyonsanyargatott magyar földön, amely felett azóta északon már rongyolódnak a komor, sötét felhők, sértetlenül letette!

Az amerikai földrésztől az európai partokig lényegesen rövidebb idő alatt repülték be az utat, mint nagyhírű elődjeik. Ez a rekordjavítás kitörölhetetlenül belekerül a repülés történetébe. S ezen a réven hasonlóan kitörölhetetlenül belekerül abba a történelembe a magyar segélykiáltás is: »Igazságot Magyarországnak!«

Reggel 8 órakor elérték Anglia déli csúcsát.

London, július 16. A »Maya« gőzös reggel 7 óra 40 perckor jelentette, hogy a »Justice for Hungary«-t látta 298 foknyira a következő fekvéstől: 49 fok, 25 perc északi szélesség, 7 fok, 50 perc kelet, reggel 7 óra 15 perckor greenwichi időszámítás szerint. (Megjegyzés: A kérdéses pozició egészen közel van a Scilly-szigetekhez.) A Scilly-szigetek 40 km távolságra vannak Anglia déli csúcsától.

Délután 5 órakor elérték Linzet.

5 óra 53 perckor Bécs.

6 óra 18 perckor Győr.

Benzinhiány miatt a gép Bicskénél kényszerleszállást végzett.

Endresz és Magyar leverték az amerikai óceánrepülők rekordját.

London, július 16. Valamennyi estilap megállapította, hogy Endresz György és Magyar Sándor a »Justice for Hungary«-vel az eddigi adatok szerint 13 óra 50 perc alatt repülte át az óceánt és ezzel leverték az amerikai Post és Gatty nemrég felállított 15 óra 48 perces rekordját.

Gépadatok. A gyár: Detroit Aircraft Export Corporation, tipus: Pratt et Whitney Wasp, 420 HP, fogyasztás óránként 115 liter, fordulat percenként 2000. Sebesség normál tankkal (100 gallon): 175 mile óránként, míg az óceánrepülés alkalmából beépített három nagy és hat kisebb tank terhelésnél: 135—140 mile óránként.



† Endresz György.

Július 16-án lesz nyolc esztendeje, hogy Endresz György diadalmas sikerével az egész világ figyelmét Magyarország sorsára irányította; 1932. május 21-én múlt hetedik esztendeje, hogy fiatal élete árán újra ugyanezt a szolgálatot tette meg hazájának. Milliók és milliók figyeltek föl újra a szilánkokká törött gép nevére: »Justice for Hungary!« Milliók és milliók kénytelen-kelletlen ismét arra az eszmére gondolnak most is, amelyért Endresz két év előtt életét áldozta. Adósai vagyunk az Ő emlékének is. Az Ő tragikus halála újabb kötelezettséget jelent még hét év után is számunkra. Azt a kötelezettséget, hogy sohasem lankadó kitartással szolgáljuk azt a célt, amelynek Ő vértanuja lett, hogy ne riadjunk vissza mi sem az újabb és újabb áldozatoktól, kockázatoktól és szenvedésektől mindaddig, amíg valóság lesz az, ami eddig jelszó és dacos nemzeti követelés volt, beteljesedik az ige és a világ lelkiismerete megadja azt, amit vértanuságokon, gyötrődéseken keresztül törhetetlen daccal és szenvedélyes hévvel követelünk ma is: »Igazságot Magyarországnak!«

A »Justice for Hungary« roncsait hát senki se tekintse szárnyaszegett gépmadárnak, hanem olyan élő hatóerőnek, amelynek lángjaiból feltámad a főnixmadár, amely utat kell, hogy mutasson minden magyarnak, hogy erős hittel küzdjünk továbbra is Nagy-Magyarország feltámadásáért! Amen!

Burckhardt Gusztáv

A repülés irányitása

Irja: vitéz Pottyondy Gusztáv

(11. közlemény.)

Leszállások rossz időben.

A repülés irányítását be is fejeztük. A repülőgépet a vezető elő tudja késziteni az útjához és a céljához tudja vinni. Már csak a leszállás van hátra. Nem tartozik feladatomhoz ennek teljes tárgyalása,mert a végrehajtás — jó időben — nem elmélet, hanem kizárólag pilóta-gyakorlat és kiképzés feladata.

Azonban előadásomban az eddig követett rendszert teljessé kell tennem olvasóim számára. Az alábbiakban röviden ismertetem azokat a módszereket, melyek mellett a gépet rosssz időben is be lehet vezetni az erre előkészített repülőterekre, kellő pilóta-gyakorlat mellett, jó leszállással.

Ezek mind a forgalomban, mind a katonai repülésben kialakult rendszerek, melyekről, ellentétben az előző navigációs témákkal, számos előírás, magyarnyelvü közlemény áll az érdeklődők rendelkezésére, s melyeknek anyagát a különböző vakrepülő tanfolyamokon iskolázzák. Ezért az alábbiakban nem önálló szellemi terméket kapnak tőlem olvasóim, hanem *általában szószerint s részben kivonatosan* közlöm egy általános érvényü kiadvány vonatkozó részleteit, melyben a rossz időben való leszálláshoz, továbbá a »ZZ« és a felhőn való áttörés földi és légi eljárásait írja le tömören:

»Amikor a repülőtéren, avagy a tekintetbe jövő környező akadályok felett a zárt felhőréteg alapja 300 méterig süllyed és a vízszintes látás 800 méterig csökken, a repülőtéren a rossz időben való leszállásra vonatkozó utasítás életbeléptetését kell elrendelni. (QBI)«

»Az iránymérő állomástól a rárepülési irányban 200 méterre fülelő ember telepítendő ki. A fülelő távbeszélővel legyen az iránymérő házzal összekötve. A távbeszélő összeköttetéshez a szükséges anyag állandóan elő legyen késztve az iránymérő házban.«

»Ha az időjárási helyzet annyira romlik, hogy a vízszintes látás már 200 méternél kisebb és a felhőalap magassága 50 méter alatt van, el kell rendelni a teljes leszállási tilalmat. (QGO).«

Ezek a repülőtér vezetőségének a kötelességei

»*A repülőtér megközelitése.*

1. A repülőtérre igyekvő repülőgépeket az iránymérő állomásnak értesítenie kell a QBI elrendeléséről.

2. Amikor a repülőgép a repülőteret annyira megközelítette, hogy előreláthatólag 15 perc mulva beérkezik, a repülőgép rádiótávirásza közli az iránymérő állomással, hogy a felhőben, felhő alatt, vagy felhő felett repül-e? (QBF, QBH, QBG). Ugyanakkor kéri magasságmérőjének beállításához a repülőtéren uralkodó légnyomást (QFE), milliméterben vagy mb-ban. Közli repülési magasságát (QAH) és repülési irány szögét (QTI).

3. Ha a repülőgép repülési irányában akadályok vannak, ezt az iránymérő állomás köteles a repülőgéppel közölni (QGD).

4. A repülőgéppel közölni kell minden olyan körülményt, amely a biztonságát veszélyezteti. Pl. más repülőgép bizonyos magasságban összeütközéssel veszélyezteti. Bizonyos magasságban jegesedési veszély van. Más repülőgép van leszállóban stb. (Q jelek).

5. A repülőgépnek az iránymérő állomástól leszállási engedélyt kell kérnie (QGN, QGL).

6. Ha a repülőtéren teljes leszállási tilalom van (QGO), a gép további magatartására vonatkozó utasításokat vele közölni kell.

7. Nem a repülőtérhez tartozó repülőgépek részére az iránymérő állomás közölje a *ZZ eljárás rárepülési* irányszögét is. (Pl. ZZ leszállás QTE 223., QDM 43.)

8. Ha több gép igyekszik egyidőben a repülőtérre, az iránymérő állomás határozza meg a leszállás sorrendjét és ezt közölje a gépekkel.«

»*Felhőn való áttörés.*

Amikor a repülőtér vagy a környező akadályok felett a zárt felhőréteg alapja, ködnél a függélyes látás 300 méter, a vízszintes látás pedig 800 méternél nem kevesebb, a felhőben vagy a felhő felett érkező repülőgépek felhőn való áttörési eljárással vezetendők be a repülőtérre.

A repülőgép rádióirányítással a repülőtér felé közeledik. Az iránymérő állomás közli, hogy felhőn való áttöréssel leszállhat (QGH).

A fülelő ember a motorzúgás megfigyelésével a repülőgép helyzetét a következőképpen jelzi a világtájak szerint. Pl.: Motorját hallom északról (MM N), vagy motorját hallom kelet (E) felől stb.

A repülőgépvezető a távirász közléseire a megadott világtájakhoz 180 fokkal fekvő irányszöget kormányoz.

Ilyen módon a repülőgép a repülőtér fölé kerül, amikor is az iránymérő QFG jelet ad (Ön a repülőtér felett van).

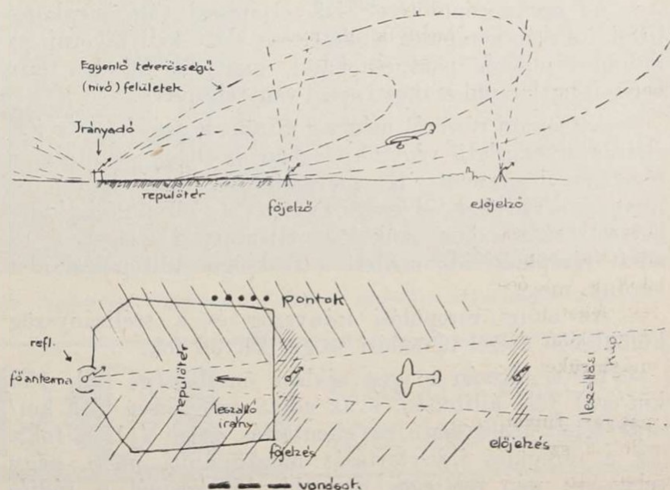
Ekkor a repülőgépvezető utasítást kap az iránymérő állomástól, hogy törje át a felhőt oly irányszög mellett, amely irányban a repülőtér akadálymentes (QFH pl. 34).

Amikor a repülőgép a felhő alá kerül, 180 fokos irányváltoztatással visszarepül a repülőtér fölé és a leszállást önállóan hajtja végre.

Ha egyidőben több gép motorzúgása hallható, akkor az érdekelt gépet felszólítják, hogy motorját egymásután kétszer rövid időre fojtsa (RG).«

»*Bevezetés ZZ eljárással.*

Ha a repülőtér és a környező akadályok felett az időjárási helyzet az előbbinél rosszabb, de a felhőtakaró alapja ködnél a függélyes látás 50 méternél nem kevesebb és a vízszintes látás 200 méternél nem rosszabb, az érkező repülőgépek a ZZ eljárással szállnak le.



Az iránymérő állomás közli a közeledő géppel, hogy csak ZZ eljárással szállhat le (QGX).

A repülőtér fölé való bevezetés úgy történik, mint a felhőn való áttörésnél.

Amikor a repülőgép a QFG jelet vette, 400 m magasságban maximálisan 200 km/óra sebességgel, kieresztett futószerkezettel 6 percig távolodó repülési irányszöggel repül (QTE pl. 223). Eközben sürü iránymérésekkel igyekszik az irányvonalon maradni. Ez a következőképpen hajtandó végre: a repülőgépvezető elrepülési irányszögre való beállás után az elfordulásjelző szerint egyenesen repül. A rádiótávirász fél percig mérési jeleket ad, utána az iránymérő azonnal közli a mérés eredményét. Ezt a távirász bemondja a repülőgépvezetőnek, újra mérési jeleket ad és így tovább. A repülőgépvezető a kapott mérési eredmények alapján javítja a repülési irányszögét. Ha kisebb szöget kap, mint az elrepülési irányszög, jobbra fordít, ha nagyobb szöget mérnek, balra fordít igen finoman. A 6 perc elteltekor 180 fokos fordulót végez, az elfordulásjelzőn egy lapátnyi kitéréssel, mégpedig abban az irányban, amerre az utolsó mérés szerint az irányt javítania kellett volna. A forduló alatt a távirász FORD betűcsoportot adja, hogy az iránymérő állomás értesítve legyen. A forduló befejezése után a gép a rárepülési irányszöggel és 400 méterről állandóan süllyedve úgy repül, hogy a 6-ik perc végén már csak 30 méter magasságban legyen. Ezalatt a távirász, éppen úgy, mint a távolodásnál, iránymérésekkel (QDM) lehetővé teszi a repülés irányának pontos betartását. A földi állomástól vett szögértékeket a távirász nyugtázás végett ismételni köteles. Az 5-ik percben az irányvonaltól való eltérés nem haladhatja meg a 2 fokot.

A 6-ik perc végére a fékszárny a leszálláshoz legyen leengedve és a sebesség a leszálló sebességre legyen csökkentve (az időszámvetésnél tekintetbe kell venni az elrepülés és a rárepülés sebességkülönbözetét).

Amint a fülelő a motorzúgásból a gép közeledését észleli, közli, hogy a hangot mely irányból hallja. Ezt az iránymérő azonnal leadja a gépnek. Ez még egy utolsó irányhelyesbítést tesz lehetővé. Ennek jelnek a vétele után a repülőgép rádiótávirászának vételen kell maradnia, mert ezután közvetlenül a leszállás végrehajtására vagy az eljárás megismétlésére vonatkozó jelzést kapja.

Ha földi megállapítások szerint a leszállás veszély nélkül végrehajtható, a gép ZZ jeleket kap. Ekkor a pilóta vegye el a gázt és szálljon le. Ha ellenben helytelen irány, magasság, vagy túl nagy sebesség miatt kockázatos volna a leszállás, az iránymérő állomás a gépnek JJJ jelzést ad. Erre a pilóta azonnal gázt ad, emelkedjék 400 méterig és az eljárást az iránymérő állomás utasításai szerint ismételje meg.«

Az egyes repülőterek ZZ eljárással való megközelítési irányát a repülés előkészítése alatt kell kikérni, az induló repülőtér parancsnokától, mert az minden erre berendezett repülőtérhez meg van állapítva.

A magam részéről még azt fűzöm hozzá, hogy a ZZ eljárás gyakorlati végrehajtásában is nagy segítség a régebben ismertetett Knemeyer-tárcsa. Segítségével ismert szélirány és erősség mellett a rárepülési irány helyes betartásához szükséges ellentartási szöget s az adott rárepülési idő mellett a szükséges túlrepülési időt kapjuk meg:

Az előírt rárepülési irányszög és a szélirányszög különbsége a szél támadási szöge, Pl. 30 fok.

Ez a tárcsán a gép siklási önsebessége (pl. 150 km/óra) fölé állítandó, s az adott szélerősség (31 km/óra) felett leolvasható az ellentartás szöge (pl. 6 fok). Ez a rárepülés iránytartását megkönnyíti, mert nagy sebességü gép esetleges nagyobb kitéréseinél a rádióval való irányba hozatal a rendelkezésre álló rövid időn belül csaknem lehetetlen.

Ha az adott rárepülési idő (pl. 6 perc) fölé állítom a szél támadási szöge és ellentartási szög *összegét* (pl. 30 fok + 6 fok = 36 fok), akkor a két szög *különbségének* értéke alatt (pl. 30 — 6 = 24 fok) leolvashatom a szélnek megfelelő szükséges túlrepülési időtartamot (pl. 4 1/4 perc).

Ha kivételesen hátszéllel kell a repülőtérre lesiklani, akkor a fenti bekezdés művelete fordított: a rárepülési idő fölé a *szögkülönbséget* állítom és a túlrepülés idejét a *szögösszeg* alatt olvasom le (l. a háromszögmegoldó tárcsa eredeti példatárának leírását).

Ez az elgondolás ugyan elvileg csekély hibát tartalmaz: a matematikai megoldás alapja az, hogy egyenlőnek veszi a szélellentartás szögét túlrepülésnél és visszarepülésnél ugyanazon szél esetén és így a már ismertetett sinus-tétel szerint a szögösszegekkel, illetve szögösszegekkel szemben kapjuk a tárcsán a földfeletti sebességnek megfelelő időt. A gyakorlatban ilyen kis repülési idő mellett azonban az eredmény helyesnek vehető.

Leszállás ködben.

Az előbbi módszerekkel a teljes ködben való leszállás nem oldható meg. Erre egyes nagyobb repülőterek és nagyobb gépek különleges elektromos berendezéssel vannak ellátva. Ez a berendezés az egyéb műszaki feltételeknek (pl. megfelelő ködműszerek, önstabilitás, jó motorok) megfelelő repülőgépet egy bizonyos irányba vezeti és a repülőtér közepére leszállítja.

A használatos készülék elvi berendezése a repülőtéren:

1. Ultrarövid hullámú (9 m) irányadó. Ez egyrészt a leszállási kúpba állandó vonaljelzést sugároz ki, nívó felületeken, melyek a gép siklószögének felelnek meg (l. a rajzot). A gépet ez vezeti be a repülőtér közepére. Elhelyezése a repülőtérnek a leszállással szemben lévő szegélyén van. A főantennáját két oldalon két »reflektor« (polarizált antenna) árnyékolja. A leszállási kúptól pl. jobbra eső térfélre pontsorozatot, a balra esőre vonalsorozatot sugároz ki. Az érkező gép vevőjének a hangja így megmutatja, hogy a gép merre van a leszálló iránytól. A leszállási kúp térerőssége egyúttal meghatározza a gépnek az adótól való durva távolságát is a gép számára.

2. Egy deciméter hullámhosszú, felfelé sugárzó adó, a lesiklás kezdetének a jelzésére (előjelző) a repülőtértől távol, s egy másik a repülőtér közelében, a repülőtérre való besiklás, ill. a felvétel kezdetének a jelzésére (főjelző). Ezek átrepülését a gépben a fejhallgató erős hangjele, s a gépben lévő készüléken szines lámpa kigyulladása jelzi a pilóta számára.

A repülőgép különleges felszerelése a leszálláshoz: 1. vevőkészülék az ultrarövid és a deciméter hullámok vételére, 2. kezelő szekrény, 3. jelző műszer, melyen iránymutató (mint a táviránytűnél) távolságjelző, s az előjelző-főjelző lámpái vannak. A fejhallgatóban a vezető a hangjeleket hallja: a leszálló kúpban pl. az állandó jelet, az oldaleső kitéréseknél a pont- vagy vonássorozatot, az előjelzőnél, főjelzőnél pedig különleges erős hangjelet.

A leszállás végrehajtásához az érkező gép bejelenti a leszállási szándékát, majd felveszi az előjelzőre előírt — általában 200 m — magasságot, közben megkeresi a bekapcsolt készüléke segítségével a leszállási kúpot. A siklásnál az ugyanazon nívófelületen való tartást a műszer mutatja.

Ezzel az elvi ismertetéssel befejeztem a repülés ködben való irányításának és a különleges leszállásoknak a leírását, valamint az egész navigációs cikksorozatot is.

Az utolsó két fejezet vázlatos lehetett csak, mert kiegészítés és általában tájékoztatás volt. Aki különleges vakrepülő kiképzés alá kerül, az bőven megtalálja a tudnivalókat a szakirodalomban, különösen az e tárgyban leghivatottabb repülő szakértőnek, *Timár Gyula* századosnak most megjelenő, a vakrepülésről s az ehhez szükséges kiképzésről írott könyvében.*

* A szerkesztő megjegyzése: *Timár Gyula* százados »Vakrepülés« c. könyve a szerzőnél (Budaörsi Közforgalmi Repülőtér) rendelhető meg. Kiváló szakmunka és nélkülözhetetlen oktatási segédlet.

Célom a navigáció módszereinek ismertetésével, melyet a szerkesztőség felszólítására kezdtem meg, elsősorban az volt, hogy a most meginduló magyar sportrepülés ügyét előmozdítsam. S ha csak egy-két ifjúnak, leendő dicsőséges magyar hadirepülőnek sikerült ezzel a szellemi útravalóval megkönnyítenem első légi útjait s közelebb segíteni őt a magyar repülőeszmény megismeréséhez és szeretetéhez, — akkor örülök a munkának.

*

Felhasznált munkák: *Fischer:* Das Luftbildwesen (Verlag Bernard & Graefe, 1938. Berlin). — *Áll. térk. intézet:* Tereptan, 1936. — *Sönnichsen:* Die Luftfahrt Navigation. — *Simmonds Aeroc:essories Ltd.* (London) kiadványai közül: The Simmonds-Goudime aut. course and double drift and four vector calculator. — M. kir. honvéd légi erők kiadványai.

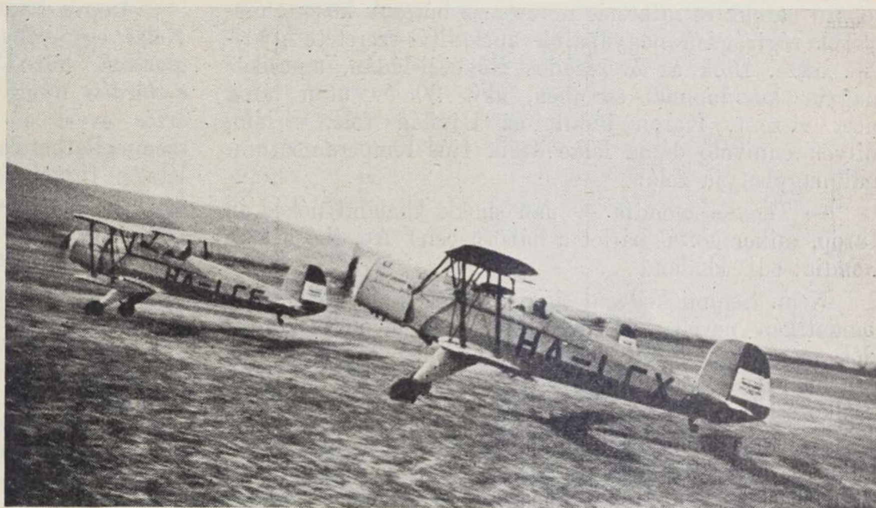


Huszonhét motoros oktató pilóta vizsgája.

A budaőrsi repülőtéren június 9-én délután fejeződött be a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap oktató tanfolyama, amelynek 27 résztvevője volt. A szép eredménnyel vizsgázott oktató pilóták, akik között nem egy, mint sportrepülő tette ismertté nevét, az ország minden részében a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap felhívására jelentkezett pilótanövendékeket fogják kiképezni.

A vizsgát *Czirmay Zoltán* százados, a tanfolyam vezetője irányította. A résztvevők az oktatásban tökéletes kiképzést nyertek, a rajrepüléstől kezdve a műrepülés minden egyes fázisáig eljutottak. A vizsgázott oktató pilóták névsora a következő: *Majoros János, Vadas László, gróf Orssich Nándor, Kováts Sándor, Stifter János, Széles Géza, Dicsőffy József, Reiber János és Antal, Jancsó Endre, Kőszeghy Gyula, Takácsy Tibor, Nagy Tibor, Jenik Győző, Rakitay Dezső, Szokolay András, Steff Tibor, Kaltenbach Henrik, Pintér József, Niezgoczky István, dr. Stepper Károly, monori Kovács Jenő, Hild Károly, Czilley Géza, Tóth Mátyás, dr. Walter Tibor, Nagy Árpád, Bruzsenyák Mihály, Tomacsek Jenő, Horváth Lajos, Csatáry István* és *Gyulai Tibor.*

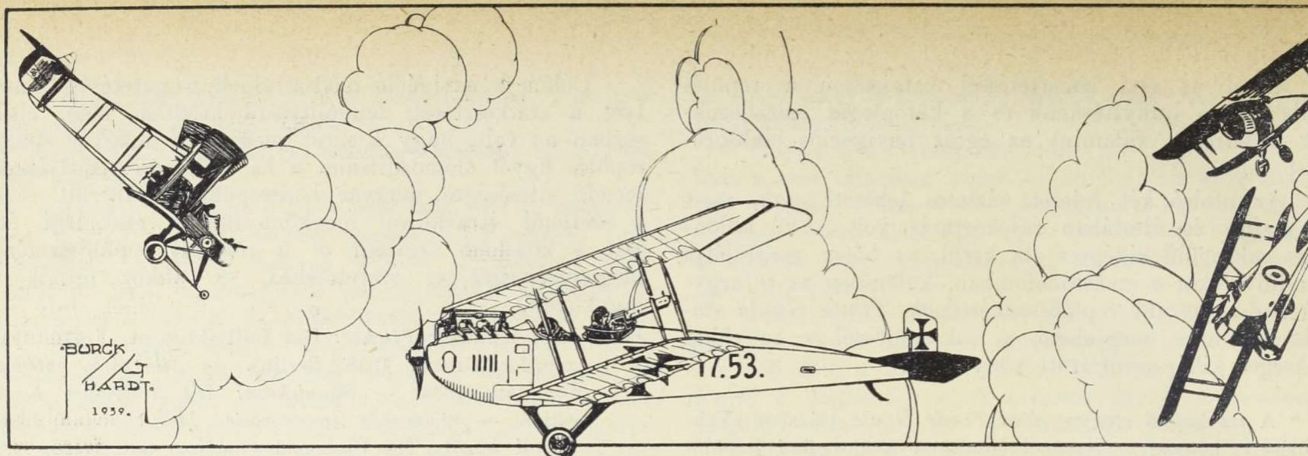
A vizsgázott oktató pilóták között három olyan felvidéki magyar fiú van, akik a cseh hadseregben szolgáltak és annakidején a magyar hadsereg kötelékébe léptek.



Vizsgarepülések startja. A fotografus »ferdén látta a világot«. (Szerk.)



A vizsgázott pilóták csoportja. Czirmay Zoltán repülőszázadossal a középen.



EGÉRFOGÓBAN...

Emlékirataiból közli: v. HEFTY FRIGYES

Ülök az ősi késmárki kúria »nagyszobájában«, alabástrom oszlopok és finom művű rokokó órák, nemesvonalú barokk és intarziás reneszánsz bútorok között, melyeket régivágású nagyapáink antiquitás-szeretete gyüjtött össze. Ülök az évszázados Rákóczi-ládán, amerikás magyar kuzinommal szemben, akit 20 év után látok most viszont. Karon indult az Ujvilág felé, s lám, milyen ennivaló dáma lelkendezik fiús temperamentummal nagybátyja felé:

— Thé — mondja — uan shokk khaland néked in Jurop, mikor uoltál pájlot a háborü-ben? Ao, thé nékém mondia edj khaland...

Nem. Semmi kedvem sincs a bájos kuzin gengszterromantikán nevelt ízlésének tálalni ki elvonatkoztatott idők meghitt emlékeit. Talán... ha még Marika volna s nem Miss Méüy, ahogy fülembe raccsolta nevét a találkozásnál...

— Értesz magyarul, húgom — állok fel nagy csodálkozására. — Akkor bizonyára olvasni is tudsz. Nézd ezt a füzetet — nyúlok a könyvesállvány felé —, ebben találod egész háborús memoáromat. Neked kaland kell? Nos, itt egy fejezet. Ha megigéred, hogy nem beszélsz többet róla, elolvashatod.

— Oké! — kap a füzet után. Csendesen beteszem az ajtót és magára hagyom. Távoztamban hallom, amint hangosan olvasni kezd:

— Ártatlanul indult, mint annyi sok szép elgondolás, melyet a Végzet kiszámíthatatlan szeszélye terel nem remélt események forgatagába. Térkép szerint amolyan megszokott soros út; Görz felett az Isonzó vonaláig, onnan Palmanova mult századbeli erődítményéig, aztán a Karszton át haza. Ha minden simán megy, lényegtelen bejegyzés egy repülési napló vagy hivatalos kimutatás rubrikájában. Ám sokszor minden másként történik...

Ám menjünk szép sorjában.

Daimlerünk 185 lóereje egyenletesen pörgeti az aránytalanul nagy légcsavart, mely magas emelkedésénél fogva nem is egészen 1100-at fordul. Elnézem a csűrőkormány szabadon felfutó huzalját, amint a légáramlás nyomására erős ívben görbül hátrafelé. A Lohner »I.« hatalmas törzsében, lépcsőzve ülünk egymás mellett Csutka zászlóssal, Strassoldó magasságában az egykori országhatárt szemléljük, mikor észreveszem, hogy Csutka hosszan figyel délkelet felé.

Követem pillantását. No lám, egy francia Farman! A jó öreg, rácstörzsü ártatlanság talán inkább kiváncsiságból, mint ellenséges szándékkal oldalog felénk. Lassan mozog, mint jómagunk is, szinte állni látszunk a levegőben.

Vagy 2000 méterre lehet tőlünk, még nem érdekel. Látom, hogy Csutka keze a gépfegyver körsínén nyugszik; a puskát még szíjbilincs köti égnek meredő csöve alatt.

Lopva Csutka arcát figyelem. Semmit sem árul el. Néha egy pillantást vet a Farman felé, különben az alattunk húzódó terepet vizsgálja s szorgalmasan veti a térdén nyugvó táblára jegyzeteit. Milyen nagyszerű érzés evvel a keménykötésű kunnal járni a levegőt, szemmelláthatólag közömbösen hagyja a Farman jelenléte s figyelmét még az egyre sűrűbbé váló elhárító ágyútűz sem képes lekötni, pedig Cervignano óta ugyancsak megsokasodott a gyapjasok serege. Egy-egy srapnell robbanása a motorzajon keresztül is hallhatóvá válik, de Csutka úgy dolgozik, mintha még mindig Wiener-Neustadt és Fischamend között fotografálná a »Flosch«-ban kapott feladatát.

Privano fölött járunk, a Farman pontosan követi útunkat. Hm, de nagylegény lett őkelme. A minket kisérő srapnellek miatt nem találja célirányosnak közeledni hozzánk, vagy nem is volnának harcias szándékai? Talán orosz front pilótája ül a kormány mellett, akikről azt mesélték egy időben, hogy eszükbe sem jutott belénk kötni? Ha találkoztak Galicia, Wolhynia hatalmas síkságai felett, ment mindegyik a maga útján, sőt nem ritkán barátságos karlengetéssel üdvözölték egymást magyar és orosz, mígnem franciák jöttek s elhamvadt két jószándékú náció baráti fellángolása. Hát mindegy, itt ellenfél mindegyik s mert nem korzóra találkoztunk össze, meg is tudakolnánk talán, mi járatban volnának...

Áthaladunk az Isonzón, a Villa Vicentina—Cervignanói vasút felett húzunk nyugat felé.

— Lenyomjuk a Farmant a mocsarakba — kiáltom Csutka fülébe. Mosolyogva bólint s leoldja a szíjat a Schwarzlose fogantyújáról. Amennyire a lomha Lohnertől telik, éles fordulóval irányítom gépünket a Farmannak. Rövid másodperceken belül észreveszi a helyzetváltozást, hirtelen fejreáll s forgó motorának rövidrezárásával igen meredek siklásban igyekszik egérutat nyerni.

Mint mindig, most is elragad a vadász-szenvedély. Nem tudok olyan meredek siklásba jutni, mint a Farman, mely csakhamar szemmelláthatóan növekvő távolsággal kerül veszélyen kívül, leveszem hát a gázt s az üresen futó csavart újra 1000 fordulatra pörgeti fel a levegő hatalmas ellenállása — hiába. Dühösen veszem fel a Cavenzano irányába távozó Farman mögött gépünket, ekkor látom csak, hogy az üldözés izgalmában 900 méterig követtük ellenfelünket.

S abban a pillanatban, mikor emelkedni kezdünk, szembeköpnek Palmanova ütegei, a Farman pedig, mintha szellemszárnyakon emelkedett volna fel hozzánk, ismét egy magasságban követi északnak hajló útunkat. A helyzet csakhamar még bonyolultabbá válik, mikor

Csutka, Santa Maria la Longa irányából .még három gép közeledtére tesz figyelmessé. Nono. Itt jó lesz vigyázni. Még 30 km-re vagyunk a fronttól, itt meg a ludak gyülekeznek, amelyek egyszer már elejtették Aquileját!...

A Farman a közeledő segítség láttára, lőtávolon belül ereszkedik ránk. Én igyekszem a Lohnert emelni s ez az igyekezet mind indokoltabb, mert a palmanovai »Flak« ágyúi olyan hevesen lövik keresztbe a front felé igyekvő útunkat, hogy kénytelen vagyok kitérésül visszafordulni.

Ej, no! Két tűz között vagyunk. De ebből még kikecmergünk... A Farman nem imponál s míg a többi beérkezik, majd csak lesz valahogy. Azért nem mondom, ösztönöm egy kicsit a front felé terel. Mégis bátorságosabb a tudat, hogy a »Flak« nemcsak nekünk, de elleneinknek is szólhat. Csutka nem látja még veszélyesnek a dolgot, mert ismételten balvállamra ütöget, annak jeléül, hogy beljebb kíván menni a Tagliamento irányába.

Pilóta és megfigyelő összhangban végzi munkáját, s míg minden rendben megy, a »Bobakter« dirigál. Most azonban én itélem meg a helyzetet s csak fejemet rázom Csutka felé. Nem érti, mit akarok s csodálkozva vonja fel szemöldökét.

A Santa Maria la Longa felől jövő gépek sziluettje veszedelmesen nő. Csutka tűnődve nézi őket. Pillantása hol rám, hol a már alig 1000 méterre levő gépekre esik. Hirtelen lerakja fényképezőgépét s amint hátrapillantok, látom, hogy a gépfegyver csöve a magasba lendül.

Ebben a pillanatban úgy érzem, hogy valami nagy árny oldalog felém. Fordulóba dobom a Lohnert, mert tudom, hogy a következő pillanatban gépfegyversorozat tüze ül rajtunk. Jól számítottam, a Farman kokárdája villan el mellettem s egy másodpercre víjjogó hang süvít a motor dübörgésébe, magasságmérőm számlapja pedig millió szilánkká fröccsen széjjel. Tizedmásodpercen múlott!...

Dehogy múlott. Ujabb bemutatkozás következik. Míg a Farman lakáj módjára bókol körül, vendégeink is megcsillantják bájos profiljukat. Farmanunknak párja akadt, mögötte pedig két Voisin lógatja rácstörzse alján jellegzetes nagy oldalkormányát. Édesek! A kis gondolák orrán, mint kentaurok szarva mered a »mitragliatrice« kettős csöve. Nagy naivság volna azt képzelni hogy zászlórúdnak biggyesztették oda; még egy perc s elkezdik vaskeresztes ellenfelük puhítását.

Gyors mozdulattal veszek keletnek irányt, hogy Csutka számára jó kilövést biztosítsak. Kullancsunk már sarkunkba harapott, annak felesel első sorozatával Csutka. Nem látni a golyók útját, a Lohner is mozog a feltámadó légáramlatokban, a célzás csak találomra megy. A Farman szemmelláthatóan társai kelepcéjébe igyekszik bennünket szorítani. Talán ha most hirtelen nekimegyek, kitérni kényszerül s még egérutat nyerhetek. De ahogy Csutkára esik pillantásom, magabízó tekintetében ott villan fel az ellenállás gondolatának öröme s már tudom, hogy nem megyünk el a macskák elől. A Farman olyan közel jön, hogy kibetűzhetem gondolájának jelzését. Kitűnő célpont. Hirtelen kiveszem oldaltáskámból elmaradhatatlan Mauseremet s áthajolva az ülésborításon, gyors egymásutánban lövöm ki a merevítő drótokon át egész táramat, míg egy heves széllökés a kormány után kapni kényszerít.

A másik oldalra pillantok s megdöbbenek. Körül vagyunk fogva.

A kedvem úgy elröppent egyszerre, mint a kipuffogó füstje. Egy — négy ellen. A helyzet felismeréséhez nem kell nagy stratégiai tudás. Ugy érzem magam, mint a kártyás, akinek egyetlen aduja sincs, bár léte függ a téttől.

Csutka megrendülten, de az önbizalom dacos kifejezésével mereszti szemeit az irányzék fonalkeresztjébe. Gépfegyverének csöve határozott biztonsággal szegeződik hol az egyik ,hol a másik ellenfélnek, míg én egyes pillanatban teljesen körülforgatom a kormányt, hogy a mindúntalan másfelől jövő támadásokkal szemben Csutka szabad kilövését biztosítsam.

Egy másodpercre egyik ellenfél sincs lövőhelyzetben, ebben a pillanatban lezárom a gázt s fejre szorítom a Lohnert. Egyszerre veti magát utánunk a négy olasz gép, míg a »Flak«, láthatólag erősítve újabb egységektől, egész sorozat srapnellt lő elénk, hogy visszafordulásra kényszerítsen.

Egy pillantás hátra meggyőz, hogy a távolság közöttünk csökkent, sőt az élen repülő Farman biplán szemmelláthatóan beér. A motorzajon keresztül is hallható füttyök kezdenek sivalkodni, a szárnyakba golyók csapódnak. Folyton cikk-cakkban repülök, hogy kevesebb célt nyujtsak a hátunkon ülőknek, de ezzel Csutka célzási lehetőségét is megnehezítem.

Motorom hirtelen köpködni kezd. Az első hengerek szívócsövét találat érte. Pár pillanat mulva a légcsavart éri egy lövés, szilánk hasad belőle s fekete villanásként csap keresztül a csillogó légcsavarkévén. Az egyenetlen forgás rázni kezdi a motort. Ez a rázás átül lassanként az egész gépre, kellemetlen, vibráló érzés kezd bizseregni az ujjakon és tagok végén, majd erősebb és erősebb lesz. A tartókötelek széles ívben rezegnek, aztán átveszi a rázást minden oszlop a szárnyak között, az egész gép rezeg, mintha elektromos hullámok járnák át.

Piu... piu... surr... surr... zizegnek,, fütyülnek a golyók körülöttünk szakadatlanul s ez a fütyülés, zúgás szinte az agyamba hasogat.

Csutka gépfegyvere hirtelen elhallgat. Kínos másodpercek telnek... még mindig hallgat. Hátrakapom a fejem, mi az? Csutka a lábainál heverő üres dobokra mutat. A tölténykészlet elfogyott. Védtelenek vagyunk!

Vagy még nem! A kétségbeesés rossz tanácsadó, de a remény kitűnő ötletet sugall.

— Világító pisztolyt — ordítok hátra Csutkának.

Egy másodpercre felém hajlik, mintha nem értené szavaimat, aztán gyorsan nyúl a lábainál lévő tarsolyhoz. Arcán diadalmas fény villan meg, amint határozottan nyujtja ki karját üldözőink felé. A ravasz elcsetten — a pisztoly néma marad. Villámgyorsan hajlítja le csövét: a torkolat üres. De üres a tarsoly is, fegyvermesterünk töltényck nélkül helyezte el benne a fegyvert.

Uristen! Mi lesz ebből. Lőszerünk nincs, motorunk végsőket köhint, légcsavarunk széthullás előtt áll, mögöttünk négy győzelemittas ellenfél, előttünk viszont még 10 km a front...

Hátrapillantok. A négy gép éppen újabb támadásba megy át. Négy gondolából villan fel egyszerre a géppuskatűz s a következő pillanatban jajgató, pisszegő, fütyülő hangok őrületes zűrzavara omlik el rajtunk. Szemeim előtt karikázik minden, a golyósikoltások mintha velőbe hasítanának... A szívem zakatol s a torkomba szorul a lélekzet...

Nem, itt nincs többé fölényes snájd, blazirt mosoly, könnyed kézlegyintés s a mozik hőseinek játszi gesztusa. Halál őfelsége itt ül a szárnyak közt, ránk vicsorog undok szájasötétjével s alattunk közel 1000 méteres

mélység. Egyetlen buta golyó a szárnyak helyett ide a forrongó agyba, vagy a benzintartályba, aztán hol van még a vég?... És hátul a hős Csutka, testével véd a golyók záporában, rámhajol, szinte átfog védőn robusztus alakjával, feje az enyém mellett, érzem arcának érintését... Szemünk egy pillanatra találkozik. Érzem, hogyan nő óriássá mögöttem az önfeláldozás, mindent átfogó lelki nagyságával. Életösztönöm védelmét keresi, az együtt átélt nehéz órák, közös élmények szülte bajtársi érzelmek féltését súgják.

Nem bírom tovább. Ki ebből a pokolból, mert benne égünk.

Az életösztön vad mozdulatával fekszem neki a kormánynak. Fejre, fejre!... A Lohner úgy zúg, mintha a Niagara víztitánjai sisteregnének fülembe, de mégsem siklunk meredekebben. Látom, hogyan hajlik meg a kormány rúdja, a szárnyak lökésszerüen libbennek meg, mintha eresztékeikből válnának ki, a motor egészen idegen hangon recseg s ekkor... egyszerre megrándul a lábam, aztán megcsuklik a karom... még egy pillanat és rostává lőve hullunk szét. A főtartóhuzal zizegve pattan el, széles rést hasít az alsó felületen, mely a szél nyomására mint feslő rózsa nyílik meg... Nem lehet tovább!

Belerúgok az oldalkormányba, az ülés kicsúszik alólam. Hideg légáramlat csap meg oldalról... zuhanunk!

Megragadom a gázszabályozót, akkorát rántok rajta hátrafelé, hogy a motor hirtelen elhallgat. A gép pedig csúszik fejen állva, oldalvást, idétlen mozgással. Alant egy ezüstös szalag siet felénk. Valami álomszerü érzés szorítja le szemeimet, olyan jó volna ebbe a zúgó, bömbölő kékségbe beleszédülni... Ugy sivít a szél... csukjátok be az ablakokat...

És aztán egyszerre milyen csend lett!... Már nem sivít a szél... valami tompán zakatol és benzin szagát érzem...

Kinyitom szemeimet. Körül csillagok szikráznak, kék, piros foltok karikáznak, mind lassabban, aztán már látok.

— Hol vagyunk? Mi volt ez?

Szürke kőhalmaz, rongyolt házak, kóróként meredező facsonkok... Hohó, hiszen mindjárt ráülünk a Doberdóra!...

Gázt!

A motor felbőg, ráz és köhög. Már emlékszem! Igen... hah, az olaszok!...

Csutka háttal áll, félrecsuklott fejjel, felfelé mered s most egy másodpercre visszanéz felém. Arca fehér, szemei fakón tekintenek réveteg pillantásban. Rámhajol: vigyázz, még jönnek!

Egy pillanat alatt átviharzik minden a lelkemen. Ez embervadászat utolsó lövésig. Hát nem minden pilóta Kiss József, nem mindegyik arcán villan meg a legemberibb érzés, amint csendesen mondja: ma megint hazahoztam egyet sértetlenül. Most kell a préda, kell a légigyőzelem, mert csúfos szégyen lenne üres jelentéssel térni meg. S én vagyok az áldozat, Anna napi vásárfia, Csutka élete árán, mert hozzám csak rajta keresztül juthatnak... Irtózatos düh és elkeseredés fog el. Hát hol vannak a hősök?!

Jóval felettünk 3 gép kisér még mindig. A középső ismét közelít. Kezdődik minden előlről? Hát kezdjük. Érzem, hogy Dugonicha leszek a légnek, az elsőt lerohanom, pusztuljunk együtt!

Fordulóba rántom a gépet, de az ijesztően süllyedni kezd. Alattunk gyorsan suhan el a kőtenger, keresztbe egy út fehérlik. Rákiáltok Csutkára:

— Megfogózni!

Megrántja vállamat:

— Haza, haza! A gépek visszafordultak.

Mély, nagy lélekzetet veszek. Éppen annyi időm van, hogy a motort megindítsam, aztán már a Staragora zöldje cikkázik alattunk. A Lohner egyre süllyed. Még meghúzom a kormányt... a kerekek keményen ütköznek... A repülőtér!...

*

Csendesen nyitok be a szobába. Mary hugom ebben a percben tehette le a füzetet. Őzike szemei mintha kissé fátyolosak lennének...

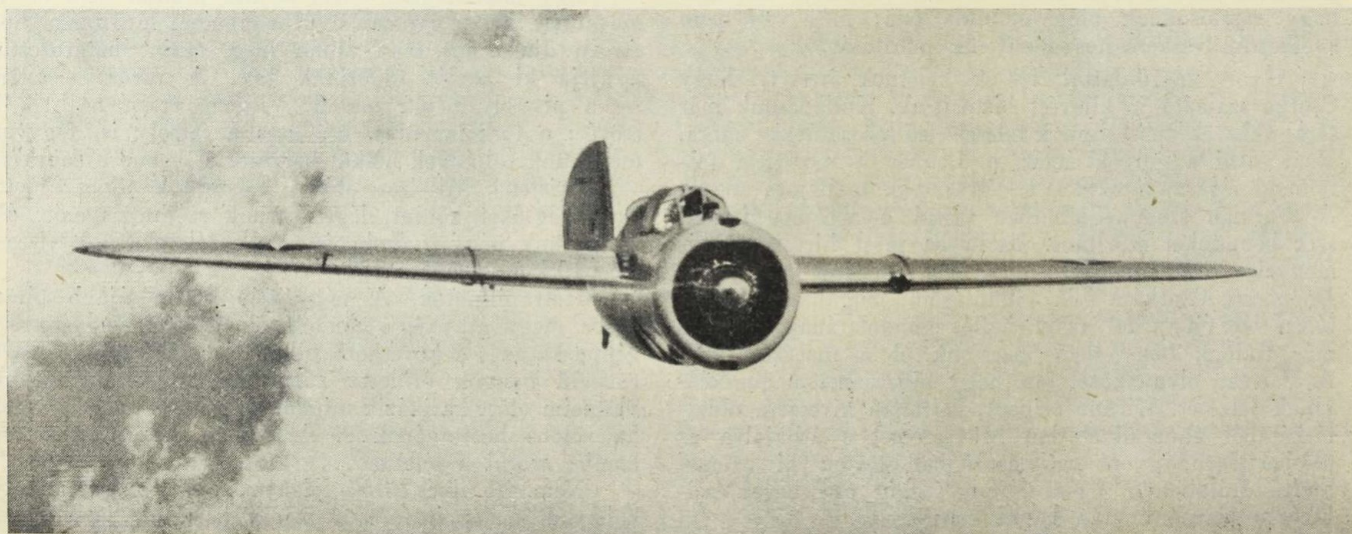
— Yes, ankl Frédrik... hangérien nép uan gentleman...

Puha kis keze anyáskodó mozdulattal szalad végig egy kis forradáson szemöldököm felett:

— Udje, már nem fájj... The nem tsinál több khaland...

— Nem hugom, nem csinálok.

Jön az magától is!...



AMERIKAI KÉTÜLÉSES VADÁSZ

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ-ALAP KÖZLEMÉNYEI

Adományok a Repülő Alapra

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap« intézőbizottsága az Alap részére Zala-vármegyéből érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Zalaegerszegi Ipartest. 50.— P; Alsólendvai főbíró 30.27 P; Noe Gyula 38 P; Bazyi-i két tanerő 3.— P; Márkus Dezső, Balatonarács 1.30 P; Hegyi Lajos, Balatonhenye 2.— P; Horváth Imre és Szijártó Vince, Vonyarcvashegy 4.— P; Tatai Gyuláné, Murakeresztur 1.50 P; Kovács Dezsőné, Murakeresztur 1.50 P; Kovács Dezső, Murakeresztur 1.50 P; Pölöskei József, Karácsonyfa 1.50 P; Balogh Pálné, Bárhely 1.40 P; Tihanyi tantest. 3.— P; Kálmán Ármin, Tapolca 2.50 P; Kőszeghy Ferenc, Lickó 2.50 P; Tótszerdahelyi tantest. 8.40 P; Alsópáhoki tantest. 4.68 P; Vármegyei tisztv., Zalaegerszeg 47.80 P; Nyirádi tantestület 3.— P; özv. Kertay Lajosné, Égenföld 1.— P; Tornyiszentmiklósi tant. 3.— P; Alsózsidi tantest. 8.30 P; Zalaszentbalázsi iskola 5.— P; Szigligeti tantest. 5.10 P; Pasqualetti Antal, Zalaszentgrót 1.50 P; Varga József, Zalaujlak 2.50 P; Közig. letét, Zalaegerszeg 102.99 P; Biczó Károly, Ábrahámhegy 3.— P; Keszthelyi iskola 67.08 P; Gombkötő József, Börzöncze 2.— P; Nagykanizsai el. iskola 102.66 P; György Gizella, Csopak 1.— P; Szabó István, Csopak 1.26 P; Laki Rezső, Kemendollár 1.22 P; Buzás Dezső, Lovászi 1.90 P; Parázs Tibor, Barlahida 1.— P; Zalaerdődi el. isk. 4.14 P; Lenti-i tantest. 8.23 P; Mally Géza, Füzvölgy 2.50 P; Sáray Gyula, Magyarszentmiklós 2.— P; Lencs Károly, Vászoly 2.80 P; dr. Nagy Lajosné és Pécer László, Gyulakeszi 2.64 P; Tölgyes Dezső, Kisvásárhely 2.— P; Barabás József, Bőde 6.— P; Horváth Dezső, Kővágóörs 2.— P; Varsányi Ferenc, Balatoncsicsó 1.— P; Bánhegyi Zoltán, Szentgyörgyvár, 5.— P; Héjjas József, Hosszúvölgy 2.50 P; Zánkai el. isk. 7.— P; Szabó István, Gelseszigot 2.16 P; Szepetki isk. 35.— P; Szőke István, Murakeresztur 1.60 P; Németh László, Murakeresztur 1.60 P; Zsoldos Elek és Elekné, Mihályfa 5.— P; Balatonedericsi tantest. 5.— P; Bábel Jolán, Szentjakabfa 2.— P; Varga János, Galambok 5.— P; Kiss István, Kapolcs 1.20 P; Szendi György, Paloznak 1.— P; Molnár Sándor, Köveskál 1.50 P; Márkus Anna, Teskánd 1.52 P; Fejes József, Nemespécsely 1.50 P; Nagykanizsai izr. isk. 25.97 P; Zalaszentgróti isk. 12.54 P; Türjei tantest. 10.40 P; Tóth Aladár, Nemeshany 1.— P; Szekeres Sándor, Dötk 2.70 P; Sümegi isk. 40.90 P; Kozma Gyula, Nagytárkány 2.— P; Tóth János, Balatonrendes 1.72 P; Horváth József, Kerkaszentkirály 5.— P; Balatonmagyaródi tant. 4.70 P; Vendel Zoltán, Kerkabarabás 3.— P; Csesztregi tantest. 4.— P; Bálint Istvánné, Lentiszombathely 1.50 P; Szabó Gyula, Kemendollár 1.23 P; Horváth Károly, Nemeshany 1.72 P; Esztergnyei tantest. 4.80 P; Jakab Etel, Mumor 1.50 P; Soósné M., Kerkaszentmihályfa 1.40 P; Vitéz Gyula, Nemesapáti 1.20 P; Badacsonytomaji tantest. 20.12 P; Markója Ferenc és Ferencné, Nemesrádó 6.— P; Szentadorjáni tantest. 3.49 P; Schéder József, Nemesszentandrás 2.70 P; Nagy Gabriella, Nemesszentandrás 1.50 P; Hortobágyi Antal, Alsódörgicse 1.70 P; Gróf Gyula, Aszófő 6.96 P; Becsehelyi tantest. 10.50 P; Tálos József és Ujhelyi K., Balatonfüred 4.18 P; Molnár Anna, Kehida 3.— P; Németh László, Kehida 1.— P; Nemesvitai isk. 4.— P; Füzik János, Balatonszepezd 3.— P; Sármelléki tantest. 5.60 P; Németh István, Berlahida 1.90 P; Zalaszentmihályi tantest. 4.— P; Kusch Aladár, Lesencenémetfalu 1.58 P; Szabó József, Lesencenémetfalu 2.16 P; Tüske József és Józsefné, Zalaszombatfa 5.— P; Effinger Károly, Héviz 4.— P; Keszthelyi Ranolder int. 60.— P; Nagykanizsai el. isk. II. körz. tantest. 44.46 P; Mindszentkállai tant. 1.80 P; Mészáros Vilmos 1.60 P; Nagykanizsai áll. el. isk. I. ig. körz. 20.80 P; Varga Irén, Iklódbördöce 1.65 P; Vastag Vincéné, Kiskomárom 2.50 P; Wachta János, Kiskomárom 2.40 P; Fekete Károly, Kiskomárom 1.80 P; Némethy Miklós és Miklósné, Sárhida 5.— P; Jakabfy József, Mikefa 1.— P; Tótmárton I., Zalaszabar 2.78 P; Várnai F. 1.50 P; Platzky E. 2.— P; Szabó Gyula, Kerkanémetfalu 5.— P; Felsőörsi tant. 2.70 P; Zalabaksai áll. isk. ig. 5.— P; Lovászi tantest. 3.52 P; Szalay Sámuel, Zeg. el. isk. II. körz. 23.— P; Tapolcai r. k. r. k. el. isk. növendékei 15.— P; Draskovits Gyula, Komárváros 2.50 P; Draskovits Márton, Komárváros 2.50 P; Polonyi István, Komárváros 2.50 P; Szeidli János, Komárváros 2.50 P; Tekenyei isk. 8.— P; Budafai rk. isk. 2.— P; Nemesbüki tantest. 3.72 P; Felsőraki rk. el. isk. 6.32 P; Söjtöri tantest. 7.60 P; Lesenceistvándi tantest. 5.38 P; Lesencetomaji tantest. 3.70 P; Gőgös Árpád, Taliándörögd 1.20 P; Felsőpáhoki tant. 2.80 P; Novai tantest. 7.40 P; v. Trusza Antal és Truszáné, Resznek 3.44 P; Pölöskei Ernő, Hernyék 2.— P; Friedler Sándor, Raposka 2.— P; Lentikápolnai tantest. 3.— P; Diszeli tantest. 3.68 P; Nemesgulácsi tantest. 5.66 P; Hnát Friderika, Kisbucsa 2.60 P; Hegyiné Baka Ilona, Kányavár 2.— P; Bucsy Aladár, Kővágóörs 2.80 P; Bárány Karolin, Kővágóörs 2.— P; Fonyat Tibor, Kővágóörs 1.60 P; Dobri-i tantest. 10.— P; Thorday Irén, Fakospuszta 5.— P; Gelsei tantest. 6.26 P; Molnár Nándor, Kisgörbő 3.— P; Balatinec István, Nagygörbő 2.— P; Kiss László, Zalabér 2.50 P; Nyuli László, Zalabér 2.50 P; Nagyrécsei tantest. 4.63 P; Villányi Lajos, Gyürüs 1.71 P; Kiss István és Kissné, Nagykapornak 4.— P; Tarnai Zoltán, Csörnyeföld 1.— P; Ujudvari tantest. 4.— P; Ipacs János, Rám 1.50 P; Gyepükajáni tantest. 4.12 P; Tompa Miklós, Pusztaszentlászló 1.50 P; Pataki István, Bánokszentgyörgy 2.54 P; Héjju Lajos, Bánokszentgyörgy 3.10 P; Gerencsér Zoltánné, Bánokszentgyörgy 1.65 P; Muraszemenyei isk. 4.— P; Molnári isk. 12.— P; Jerger Ferenc, Nemeshetés 4.06 P; Pál Jenő, Ortaháza 2.— P; Keglovich János, Orosztony 10.— P; Karmacsi tantest. 13.86 P; Novák Orbán, Kallósd 1.50 P; Gellénházai tantestület 4.— P; Bazitai tantest. 3.— P; Karácsony Lajos, Zalanémetfalu 3.— P; Leitold Antal, Pula 1.84 P; Völgyi Zoltán, Iklódbördöce 1.30 P; Polai isk. 6.58 P; Bella Istvánné, Bödeháza 1.72 P; Tófeji tant. 2.— P; Oltárci isk. 3.— P; Dömötörfi József, Alsómád-puszta 2.50 P; Kövesi György, Sormás 4.— P; Benedek Imre, Szöce 1.48 P; Belsősárdi isk. 2.— P; Gutorföldei isk. 4.12 P; Szepetneki isk. 3.— P; Szentpéteruri isk. 4 tanítója 7.— P; Németh P., Gelse 1.80 P; Tóth Pál plébános 1.20 P; Kovács István és Kincses Margit, Bezeréd 4.— P; Csiby Vidor, Nemesnép 1.58 P; Kustánszegi ref .tanítók 5.— P; Böczén Ferenc, Szentimrefalva 2.50 P; Babosdöbrétei tant. 3.68 P; Csonkáné Orsoly Anna, Révfülöp 4.20 P; Páncér Róza, Döbröce 2.— P;

Gyenesdiási isk. 7.50 P; Bajcsai tantest. 2.90 P; Ráhm Ferenc, Dömeföld 2.— P; Zalaegerszegi I. körz. el. isk. 27.— P; Gyenesdiási isk. 6.— P; Takács József, Vérfölde 4.— P; Tóth Ilona, Szentliszló 2.— P; Szabó Márton, Szentlászló 2.— Nagy László, Máhonfa 1.— P; Tóth István, Lentihegy 1.— P; Vindornyaszőllősi tantest. 4.51 P; Zalatárnoki tantest. 3.42 P; Horváth Dezső, Kisrada 3.— P; Zalacsányi tantest. 3.08 P; Polgár Jenő, Cserszegtomaj 2.70 P; Szinynyey Józsefné, Cserszegtomaj 1.64 P; Molnár Kálmán, Cserszegtomaj 1.31 P; Bálint Mihály, Andráshida 10.— P; Nagybakónoki tantest. 4.70 P; Udvardy Gyula és Udvardy Gyuláné, Sáska 3.92 P; Csabrendeki tantest. 17.80 P; Tóbiás Artur, Vállus 2.50 P; Kisfalusi Ferenc, Tapolca 2.77 P; Kovács József, Tapolca 1.84 P; Fülöp László, Tapolca 1.84 P; dr. Nagy Jenő, Tapolca 1.67 P; Boday Imre, Tapolca 1.58 P; Tóth László, Tapolca 1.05 P; Kán Kálmán, Szilvágy 1.10 P; Fehér László, Csapi 2.50 P; Zalalövői isk. 47.80 P; Lovászi isk. 3.32 P; Alsónemesapáti isk. 4.— P; Pusztamagyaródi tantest. 5.— P; Pölöskei tantest. 6.90 P; Nagykanizsai II. körz. el. isk. 29.— P; Csömödéri tantest. 5.— P; Pötrétei tantest. 2.50 P; Károly József, Rottó 3.— P; Nagykutasi isk. 1.— P; Kovács Eleonóra, Kisszentgrót 3.— P; Mik Károly, Kisszentgrót 2.50 P; Győrfy Lajos, Galambok 5 P; dr. Csányi Pál, Tapolca 1.— P; Jakabffy Antal, Zalaegerszeg 3.— P; Pethő Antal, Barabásszeg 2.— P; Szilágyi Dezső, Sümeg 5.10 P; dr. v. Prónafalvy Albin, Badacsonytomaj 2.— P; Halász Béla, Kapolcs 3.— P; Egeraracsai isk. 3.82 P; Némethné Heizler Margit, Kistolmács 3.— P; Pálinkás József, Letenye 1.— P; Vértes Imre, Letenye 1.— P; Madravich Nándorné 1.21 P; I—VI. oszt. tantest., Letenye 1.01 P; Tellei Anna, Kiscsehi 2.— P; Pamotyay Lajos, Balatonkövesd 2.— P; Bucsuszentlászlói isk. 3.80 P; Cserszegtomaji tantest. 5.— P; Maróci népisk. 9.— P; Sümegprágai el. isk. 3.80 P; Szabó Kálmán, Kisapáti 2.32 P; Juhos Károly, Lasztonya 1.20 P; Bak László, Baglad 1.17 P; Hütter Géza, Kiscsehi 1.— P; Pölöskefői népiskola 6.56 P; Paizsszegi tantest. 3.50 P; Botfai isk. 8.26 P; Borbély Gyula, Palin 2.48 P; Molnár Mihály, Ozmánbük 2.90 P; Hegymagasi tanító 1.58 P; Beleznay József, Szalap 2.— P; Szentkozmadombjai isk. 2.05 P; Nagykanizsa m. város 300.32 P; Farkas Béla, Kispáli 2.— P; Bakó Árpád, Pusztaszentlászló 2.— P; Solymos István, Valkonya —.80 P; Turám Dezső, Nagypáli 1.— P; Zalaegerszeg m. város 106.08 P; Temesvári István, Páka 1.— P; Svastits Alice, Dömeföld 1.35 P; Csatári tantest. 2.60 P; Hári Gizella, Lendvajakabfa 1.24 P; Mészáros Árpád, Páka 1.27 P; Csallóné Szita Julia, Padár 2.— P; Szabó Lajos, Szentgyörgyvölgy 3.16 P; Zsigmond Istvánné, Pakod 2.50 P; Szentbékállai tantest. 3.— P; Wéber Jánosné, Bocska 3.21 P; Csácsbozsoki el. isk. 3.— P; Garabonci tantest. 5.— P.

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap« Intézőbizottsága az Alap részére 1939. évi május—június havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Mohácsi Hirlap szerk. átutalása 16.— P; Hartwiger Rezső, Üröm 4.— P; Bátori B., Bpest 6.88 P; Weisz Vilmos, Ungvár 142.80 P; Braun Lajos, Ungvár 285.70 P; Braunfeld Mór, Ungvár 142.85 P; Csizmás Mihály, Szolnok 12.59 P; ifj. Rosszul Károly, Érd 7.50 P; Árpád Nyomda, Könyvkiadó, Termelő és Értékesítő Szövetkezet, Szeged 58.45 P; Vármegyei Bank és Takarékpénztár Rt., Zalaegerszeg átutalása 2110.24 P; Dobai Rk. Olvasókör, Doba-Somlószőllős 39.60 P; Salgótarjáni Hangya Szövetk., Salgótarján 79.30 P; Kornhaber Miklós, Bpest 10.— P; Heimlich Ernő, Ungvár 30.— P; Davidovits Márton, Ungvár 71.— P; VII. ker. Áll. Leányliceum és Tanítónőképző Intézet I/b. oszt. növendékeinek adománya, Bpest, Damjanich-u. 43. sz. 8.— P; Tengeri-i ifjuság, Tengeri 5.34 P; Községi elöljáróság, Kunágota 200.— P; M. kir. honv. Légierők Parancsnoksága, Bpest 374.06 P; Sátoraljaujhelyi m .kir. Állampépítészeti Hivatal belső és külső személyzete 94.55 P; Sátoraljaujhelyi m. kir. Államépítészeti Hivatal belső és külső személyzete 91.55 P; Szarvas község letétpénztárába befizetett támogatás 152.16 P; Pannonia-u. áll. isk., Budafok tanulóinak adománya 22.94 P; Ujság útján beküldve 2.50 P; dr. Tetétleni Ármin 504.99 P; Jakabszállási Levente Egyesület 28.37 P; Kiskunfélegyházai Levente Egyesület 258.98 P; Déssy Gyula, Bpest 1.— P; Elöljáróság, Tokod 300.— P; Debreceni m. kir. Gazdasági Akadémia tanári kara, Debrecen 50.— P; Polgári fiú- és leányiskola, Sárbogárd 25.— P; Mallusch Mózes, Ungvár 100.— P; Galgahévizi Iparoskör 6.50 P; László Miksa, Ungvár 214.30 P; Községi elöljáróság, Kissitke 20.— P; Női felsőkereskedelmi iskola, Debrecen 3.20 P; Katona Vilmos, Nagysalló 4.66 P; Csizmás Mihály, Szolnok 13.64 P; Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. által beküldve 451.59 P; Függetlenség útján beküldve 46.72 P; Községi elöljáróság, Rákoshegy 500.— P; Devecser község adománya 200.— P; Községi elöljáróság, Jászárokszállás 500.— P; Puntamiske község adománya 45.— P; Községi elöljáróság, Csénye 20.— P; M. kir. 6. honvéd gyalogezred altiszti kara, Kaposvár 64.— P; Bírósági fogalmazók, birák, ügyészek és minisztériumi tisztviselők adománya dr. Tarcai Tivadar útján beküldve 40.— P; Községi elöljáróság, Rábasömjén 20.— P; Makó város köztisztviselőinek adománya 197.60 P; Budapesti Helyiérdekü Vasutasok Otthona, Bpest 300.— P; Kornhaber Miklós, Bpest 10.— P; Stern Fülöp, Ungvár 80.— P; Schwarch Hermann, Ungvár 30.— P; Horvát Mór, Ungvár 100.— P; Kani és Braun, Ungvár 100.— P; Vármegyei Számvevőség tisztvi kara, Szolnok 48.92 P; Schwéfel Sándor, Bpest 10.— P; Káhán Dezső, Ungvár 72.— P; Sopron vm. közönsége és tisztviselői, valamint alkalmazottainak adománya 6365.93 P; Farkas Kálmán, Pacsa 3.— P; Happich Julia, Kaposvár 2.— P; Községi elöljáróság, Battonya 1900.— P; Lang Henrik, Üröm 4.— P; Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 8.28 P; Werkner Lajos, Bpest 50.— P; Csizmás Mihály, Szolnok 17.05 P; Balogh József, Bpest 10.— P; Porcsin Gyula, Derecske 7.— P; vitéz Lengyel Ferenc, Makó 10.— P; Sikeres István, Gyula 10.— P; dr. Fekete Jenő, Ujfehértó 50.— P; Kovács Jenő, Bpest 1.— P; Bachruch A. utóda Rt., Bpest 100.— P: Sand Mór, Ungvár 150.— P; Kahán Jenő, Ungvár 86.— P; Pécs város egyeseinek adománya 262.31 P.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap beszámolója

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az alábbiakban számol be eddigi repülősport fejlesztési munkájáról:

Az ISTUS konferencián és vitorlázóversenyeken Lengyelországban való részvétel költségeit fedezte.

A síkvidéki és motoros repülőgéppel nem rendelkező egyesületeknél folyó vitorlázórepülőkiképzés megalapozása céljából a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap saját költségén a MAeSz útján megrendezte *a csörlőoktatói és csörlőkezelői 2 hetes tanfolyamot* Gödöllőn, április 2-től április 16-ig, 3500.— pengő költséggel

Tanfolyamvezető: Schneider Emil.

Résztvevők: 4 fő oktató és 20 fő növendék.

Felszállások száma: 642.

A tanfolyam résztvevői a m. kir. Légügyi Hivatal és a MAeSz hivatalos kiküldöttei előtt elméleti és gyakorlati vizsgát tettek.

Eredmény: 2 vezető oktatói és 8 segédoktatói minősítés. 2 csörlőkezelői és 6 ideiglenes csörlőkezelői minősítés.

A vitorlázókiképzés szélesebb alapokra való fektetése és a teljesítményrepülések lehetőségének fokozása céljából vontatópiloták kiképzésére és vitorlázó repülőknek vontatásos repülésben való átképzésére a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap saját költségén a MAeSz útján megrendezte a *repülőgépvontatásos tanfolyamot* Szentesen, a Szentesi Cserkészrepülők repülőterén, 1939. június 1-től június 15-ig, 5940.— pengő költséggel.

Tanfolyamvezető: Tasnádi László.

Résztvevők száma: 25 fő.

A tanfolyam résztvevői a m. kir. Légügyi Hivatal és a MAeSz hivatalos kiküldöttei előtt vizsgavontatásokat végeztek.

Eredmény: 2 vontató pilóta minősítés és 25 vontatásos repülésben kiképzett vitorlázó pilóta.

A fenti, már bevégzett tanfolyamokon kívül nagy lépésekkel halad előre a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által létesítendő Központi Vitorlázó Telep megszervezésének, felszerelésének és felépítésének munkája is.

A Központi Vitorlázó Telep fogja a vitorlázórepülőkiképzést szervesen a motorosrepülőkiképzés elé kapcsolni. Hivatása lesz röviden összefoglalva vitorlázórepülő tanfolyamok, oktatóképző és továbbképző tanfolyamok, teljesítményrepülőtanfolyamok rendezése és lefolytatása, gyakorlati és elméleti tudományos kutatások és kisérleti repülések végrehajtása, az egyesületek kisegítése tanáccsal, szakemberek kiküldésével, ilyenek kiképzésével, stb.

A Telep helyének, illetve terepének megállapítása céljából rendszeres kutatómunka folyik, melynek során az ország egész területén minden alkalmasnak látszó terepet rendszeresen végigjárnak és minden szempontból megvizsgálnak, hogy a telep a lehető legkedvezőbb helyen létesülhessen.

Az alább felsorolt gépek és anyagok javarésze a Központi Vitorlázó Telep felszerelését képezi, azonban a Telep létesüléséig a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap azok egy részét az arra rászoruló, illetve érdemes egyesületeknek adja ki használatra, kisegítésképen.

A vitorlázó sportrepülőkiképzés céljaira a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az alábbi anyagokat szerezte be, illetve rendelte meg:

- 7 drb Tücsök siklógépet,
- 5 drb Vöcsök iskolavitorlázógépet,
- 2 drb Pilis vitorlázógépet,
- 1 drb kétüléses iskolavitorlázógépet,
- 1 drb nagyteljesítményü gépet,
- 1 drb Minimoa nagyteljesítményű magassági repülőgépet,
- 1 drb Goevier kétüléses teljesítményvitorlázógépet,
- 4 drb Olympia nagyteljesitményű vitorlázógépet,
- drb vontató gépkocsit;
- 2 drb Gerle motoros vontató repülőgépet,
- 29 drb ejtőernyőt,
- 1 drb vontató személyautót,
- 1 drb vontató teherautót,
- 2 drb Szövetség tipusú repülőgépszállítókocsit,
- 5 drb gumikötelet,
- 20 drb egybeszabott repülőruhát, repülőműszereket 25.000 pengő értékben,
- 1 drb filmfelvevőgépet, tancélú filmek készítésére.

A vitorlázó egyesületeknek 1938. év december havában összesen 35.154.— pengőt, 1939. júniusban pedig 35.000.— pengőt bocsájtott készpénzben támogatásképen rendelkezésre.

Július hó 1-én kezdődnek a motoros sportrepülő tanfolyamok Budapesten a MSrE, a BSE és a Beszkárt;

Pécsett, Szegeden, Debrecenben és Kassán pedig a helybeli reüplőegyesületek keretében.

A MAeSz-nél a tanfolyamokra jelentkezettek orvosi vizsgálata befejezéshez közeledik.

A tanfolyamokra való előkészület céljából a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap a MAeSz útján saját költségén megrendezte a *motoros repülő oktatók átképző tanfolyamát* a Budapesti Közforgalmi Repülőtéren, 1939. május 23-tól június 9-ig, 4.000.— pengő költséggel, melynek keretében a résztvevők az előírás szerinti átképzést kapták meg, hogy a július 1-én kezdődő tanfolyamokon az egyesületek keretében meginduló kiképzést lefolytathassák.

Tanfolyamvezető: Czirmay Zoltán szds.

Résztvevők: a július 1-én kezdődő tanfolyamok kijelölt oktatói és segédoktatói, összesen 29 fő.

A tanfolyamot a m. kir. Légügyi Hivatal is megszemlélte.

Eredmény: 29 oktató teljes kiképzése. A tanfolyamot valamennyi résztvevő sikerrel elvégezte és az előírt gyakorlatokon kívül, műrepülést is végzett, valamint a rajrepülésben is teljes kiképzést kapott.

A motoros sportrepülőkiképzés céljaira a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az alábbi anyagokat szerezte be, illetve rendelte meg:

- 24 drb iskolarepülőgép,
- 24 drb ejtőernyő,
- 5 drb teher- és egyben segélygépkocsit,
- 160.000 kg aethylizált repülőbenzint,
- 5.000 kg repülőmotorolajat,
- 1.000 kg ipari tisztitóbenzint,
- 150 készlet nyári repülőruhát,
- 150 drb repülőszemüveget.

A fenti anyagok beszerzésén kívül a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén megindíttattak a következő építkezések:

Hármashatárhegyen egy alsó és egy felső hangár, valamint egy lakóépület;

Debrecenben egy vasbetonhéjszerkezetű sporthangár;

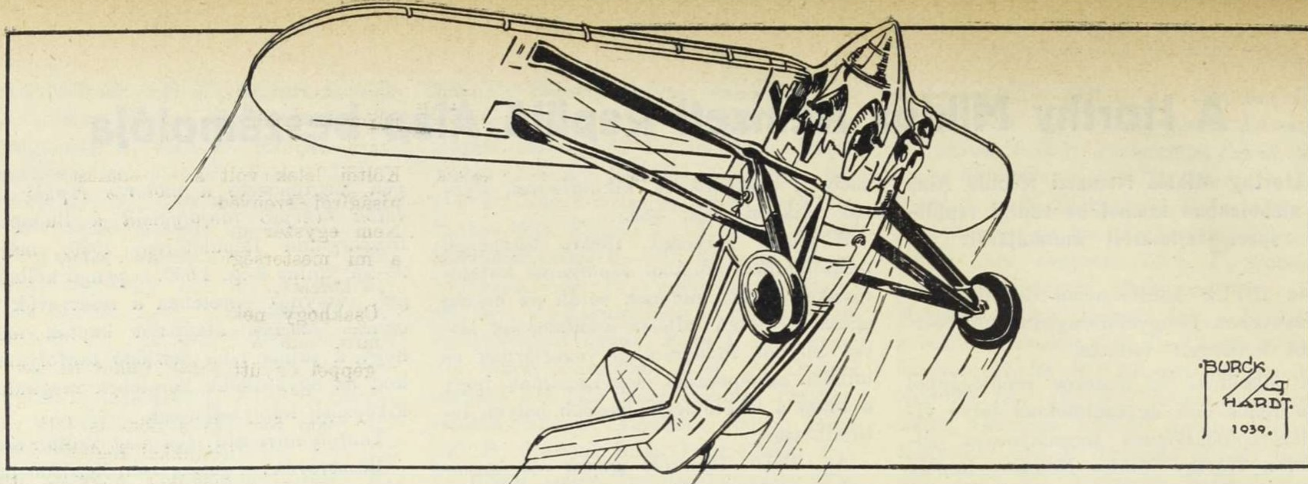
Szeged-Algyőn egy vasbetonhéjszerkezetű sporthangár;

Kassán berendezte a sporthangárt és lakóépületet.

A budaörsi vitorlázóterep rendezését lehetővé tette, továbbá fedezte a Balatonkiliti-i sportrepülőtér kisajátítási költségeit.

Szavatossági és tűzbiztosítást kötött úgy a saját, mint a MAeSz kötelékébe tartozó tagegyesületek motoros és vitorlázó repülőgépeire, továbbá balesetbiztosítást a fenti repülőgépeken bármikor és bárhol repülő személyekre. A biztosításról részletesen külön közleményben számolunk be.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap további munkájáról a Magyar Szárnyak következő számaiban, illetve esetenként és nagy vonásokban a napi sajtó hasábjain is, rendszeres és folytatólagos beszámolót fog adni.



Lee Gehlbach

•BEREPÜLÉS•

Kiásta: MATYI

Nagy, világos termekben, a rajzoló asztalok hosszú során, logarlécek és műszerek tucatjai között, a szerkesztő mérnökök szorgos keze alatt születik meg egy-egy új gépfajta. Számoszlopok szinte félelmetes tömkellege mutatja meg végeredményben az új gép sebességét, stabilitását, teherbírását, a váz erősségét, a felületi terhelést, a különböző pontokon fellépő erőket, stb. stb.

S mikor már mindent kiszámítottak és mindent megrajzoltak, egyesítik az emberi agy tudását a technika tökéletességével, hogy ezer és ezer szakmunkás szorgos kezén keresztül, az ember pontosságával és ügyességével kézzelfogható valósággá váljon az, aminek álomképe legelőször talán csak egyetlen egy ember agysejtjében ködlött fel.

Az alkotás pírja ég az arcokon, mindenki átérzi azt a felelősségteljes de egyuttal felemelő érzést, amit az alkotás vált ki az emberekben, mindenki érzi, hogy itt valami új születik s mégis, itt-ott mintha aggodalom tükröződne a szemekben: tényleg olyan lesz az új gép, mint ahogyan elképzelték? Hát valóban ez az, amit elgondoltak? Meghozza-e majd azt az eredményt, amit tőle vártak?

De ha mindent a legpontosabban kiszámítottak, ha mindent az emberi ész szerint tökéletesen oldottak meg, akkor miért mégis az aggodalom?

Mert a hosszú számoszlopok mindent megmagyaráznak, a százszor újból és újból megszerkesztett és átjavított rajzok mindent megmutatnak, csak egyet nem: az új gép *egyéniségét.*

Mert van *ilyen,* ha még oly furcsának tünik is. Minden gépnek van egy különös sajátossága, amelyet előre tudni nem lehet, minden gépnek van egy egészen különös, mondhatnám magatartása, vagy viselkedése bizonyos körülmények között, amelyet előre kiszámítani mégsem lehet, ez a különös sajátossága, amely más, hasonló célú és fajtájú géptől mégis különbözővé és sokszor különbbé teszi.

A természet furcsa titokzatossága éppen az, hogy a gépnek ez a különös sajátossága, *egyénisége* csak akkor tünik ki, amikor már készen áll.

Mert a legkiválóbb szerkesztés a legjobb anyaggal egyesülve a legtökéletesebb, a legszebb géppé válhat s mégis lelketlen marad az ember, a vezető pilóta nélkül és holt anyag mindaddig, mig éltető elemébe, a levegőbe nem kerül.

Csak ott fenn, a levegő mérhetetlen tömegében mutatja meg »egyéniségét«.

Csak ott fenn derül ki tényleg a maga valóságában, hogyan válik be az »újszülött«, mint viselkedik emelkedőben, merülésben, fordulóban, ott mutatkozik meg valóban legnagyobb sebessége, ereje ellenállása és stabilitása.

Természetes tehát, hogy a nagy gyárak az egyes új gépfajták kellő kipróbálására igen nagy gondot forditanak. A kisérletek egész sorozatán kell egy-egy új gépnek keresztülmennie, hogy minden izében, minden részletében megfigyelhessék repülőtulajdonságait.

Ilyen kisérletek a berepülések.

Ezek között pedig, ha nem is mindig a legfontosabb, de kétségtelenül a legérdekesebb az, amellyel a gép legnagyobb zuhanó sebességét és ennél a sárkányszerkezet ellenállóképességét és a szárnyak stabilitását próbálják ki.

Világos, hogy egy-egy ilyen kisérlethez olyan pilóta kell, aki nemcsak mint pilóta kiváló, hanem azon felül elsőrendű szakember és olyan testi képességgel, olyan erős fizikummal rendelkezik, hogy legalább saját magának meg legyen a reménye arra, hogy az ilyen berepülő kisérleteket — ha nem is mindig ép bőrrel — túléli.

Amerikában, az oly sokszor hangoztatott »korlátlan lehetőségek hazájá«-ban, nem egy pilóta választotta életcélul ezt a feladatot s ma is él négy igen kiváló olyan pilóta, akinek az a feladata, hogy új fajtájú gépeknél zuhanási és szárnytörési kisérleteket végezzen.

A legkiválóbb közöttük talán Jim Collins volt, aki életével fizetett vakmerő kisérleteiért, pedig már éppen azon a ponton volt, hogy újságírói hajlamának engedve, inkább a betűvetéssel keresse meg kenyerét.

Testi-lelki jóbarátja, Lee Gehlbach folytatja most ott, ahol Ő elhagyta s elbeszélése alapján számol be a »L'Ala d'Italia« egy ilyen kisérletről. Gehlbach aránylag fiatalember, mégis »öreg« pilóta. Harmincöt éves kora dacára már tizennyolc éve repül. Mint annyi más elődje, ő is az amerikai hadseregnél kezdte s a polgári repülésnél folytatta pályafutását. Hat éve végez új fajtájú repülőgépeken törési próbákat és berepüléseket, kétszeresen tagja a»Carpentilar Club«-nak. Már maga ez a club is igen érdekes, mert tagja csak olyan pilóta lehet, aki összetört gépből élve került ki. Manapság a tagok létszáma úgy hét-nyolcszáz körül mozog. Gehlbach az utóbbi időkben különösen az amerikai hadsereg és haditengerészet számára készült gépek szárnytörési kisérleteire specializálta magát s így a gépek »ropogtatásában« ma úgyszólván a legtökéletesebb.

Jim barátja lezuhant és magával vitte a halálba mindazt, amire a gép szerkesztői annyira kiváncsiak voltak. Ő folytatta tehát a kisérleteket tovább:

»Aznap reggel, amikor az új bombázó átvételét eszközlő bizottság a merülési és zuhanási kisérletek utolsó eredményeit várta, igazán nem volt valami nagyon jó kedvem. Hogy miért? Isten tudja. Magam sem tudom. Lehet, hogy talán a bizottság gyászos képe hangolt le, vagy talán a szerkesztő mérnökök részvéttelejes pillantása, amellyel elrugaszkodásamkor rámnéztek, nem tudom. Azért én úgy gondolom, egyikük sem siratott volna meg engem, ha az ő gyönyörű újszülöttjüket ott fenn darabokra töröm. Mert mit törődnek ők az én bőrömmel? A gépet megépitik újra, pilótát meg találnak hozzá szintén. Végeredményben ők a gépet akarták eladni s számukra ez volt a legfontosabb.

Engem bizony a kisérletek sohasem biztattak túlságosan. Mert ha jobban gondolkozom, hogy is vagyunk ezzel a dologgal? Százféle lehetőség között akad egy életrevaló ötlet és erre találnak egy olyan bolondot, mint én is vagyok, aki hajlandó kipróbálni, hogy fején találták-e a szöget vagy sem. Na de hagyjuk, nem akarok elmélkedni. Szóval ők nem sokat kockáztattak, legfeljebb azt a 250.000 dolláros gépet s ha mégis összetörik, hát csinálnak egy újat.

Arra a bizonyos napra határozottan emlékszem. Gyönyörű idő volt. Pompás légköri viszonyok, úgyszólván korlátlan látótávolsággal.

Az új kétcsillagos »Wasp« vidáman duruzsolt s mire hétezer méterre felértem, készen arra, hogy az első zuhanási kisérletet végezzem, már visszanyertem régi vidám jókedvemet is. Ebben a magasságban a pilóta már oxigénéhes, olyan kótyagosnak érzi magát, mintha üres lenne a feje; álmos, lihegve lélegzik, csipkedi és ütögeti magát, csakhogy a szeme le ne ragadjon. Hideg is van fenn.

Kinyitottam a belső reteszt, (sosem lehet tudni, talán kedvem támadt kiugrani?) megvizsgáltam az övemet, a vezérsík-állást, a légcsavart s a végén térdeimre fektettem a jegyzőkönyvemet, amelybe a különböző műszerek adatait jegyzem majd be.

A romantikus lelkületű olvasók szerint persze még sok mindent kellett volna cselekednem, de megmondom őszintén, nekem más eszembe sem jutott. Számomra ez egy munka, amit el kell végezni, éppen úgy mint mindenki másnak a magáét. A munkáról pedig azt tartom, hogy azt gondosan és rendesen kell elvégezni. Ha pedig az ember esze a munkán van, nem ér rá másra gondolni. Az emberek legnagyobb része a pilóta foglalkozását valami romantikus dolognak gondolja, különösen a kisérleti pilótáét. Ezt nem egyszer tapasztaltam, különösen idősebb hölgyeknál, akik társaságban mindig azt kérdezték, hogy egyedül repülök-e vagy pilótával.

S talán nem is lesz haszontalan dolog, ha itt valamit mindjárt leszögezek. Ha az átlagember tudná azt, hogy milyen szigorú vizsgálaton megy keresztül egy repülőgép az átvétel előtt, ha tudná, hogy milyen pontos és gondos kisérleti repülésekkel ellenőrzik a gépet minden tekintetben, legyen az akár bombázó-, vadász-, utas- vagy teherszállító-, sport- vagy túragép, úgy sokkal jobban bízna benne. Jómagam, aki mesterségből kisérletezem a repülőgépekkel és majdnem azt mondhatnám szenvedélyesen igyekszem őket összetörni, egyenesen felháborítónak találom a nagyközönség eme bizalmatlanságát. Hiszen ezek a gépek olyan tökéletes és mindenre kiterjedő vizsgálaton mennek keresztül, hogy más dolgok hasonló ellenőrzésnek még csak megközelítőleg sincsenek alávetve. Igaz, olyan repülőgépet vagy automobilt még nem találtak fel, amelyhez a gyár egy ügyes pilótát, vagy intelligens vezetőt is szállított volna.

Féloldalt döntöttem a gépet és pontosan alattam egy célpontot kerestem. Pont egy temető volt. Önkéntelenül is eszembe jutott az én jó Jim barátom, és mosolyognom kellett. Ő volt az első közülünk, aki Long Islandon az ilyen zuhanó repüléseknél mindig a temetőt választotta célpontul. De most innen felülről, több mint hétezerméteres magasságból az egész temető alig látszott akkorának, mint egy levélbélyeg s a mellette fekvő erdő is csak úgy tünt fel, mint egy kis zöldmintás szőnyeg.

Előrenyomtam a kormányrudat, a gép orra előredőlt, annyira, hogy a függőlegestől már csak néhány fok választott el. Jobbkezemmel még jobban előrenyomtam a kormányrudat, miközben a balkezemmel a műszertáblának támaszkodtam. Bizony, van mit dolgozni, ha az ember zuhanás közben kézben akar tartani egy gépet. A gázkar teljes nyíláson volt, a föld és a rajta lévő dolgok észrevehetően kezdtek nagyobbodni. Továbbra is azon igyekeztem, hogy a gépet a temetőnek célozzam.

Ugy gondolom, ez lett volna az a pillanat, amikor megint egy egész sor romantikus dolognak kellett volna történni. Valószinüleg Jim barátomnak kellett volna eszembe jutni, aki alig egy héttel előbb hagyta ott a fogát, mert nem sikerült neki a »grumman«-ból idejében kiugrani. Pedig már nem is igen akart repülni, csak egy rövid ideig. Költői lélek volt s a repülést feladva, ujságírói szenvedélyének akart hódolni. Nem egyszer mondta: »bolond dolog ez a mi mesterségünk, de legalább könnyű kereset.«

Csakhogy nekem nem volt időm sem Jimre, sem a többiekre gondolni, akik a géppel együtt értek földet és szakadtak száz és száz darabra. Túlságosan el voltam foglalva s nem is lett volna jó hasonló gondolatokkal foglalkozni. Ők is megtették a magukét, hogy az átlagember számára a repülést biztosabbá tegyék.

Rengeteg dolgom volt. Egy egész tömeg műszer adatait kellett a zuhanás alatt összeszednem. Az első hatszáz méteren a teljes gázzal zuhanó motort kellett figyelnem. Rendes menetben 2400 fordulatot tett percenkint s nem volt tanácsos a fordulatszámot zuhanás közben 3100 fölé emelni. Most, hogy már a 3000-es fordulatszámhoz közeledett, pokoli lármát csapott. Lefojtottam a gázt.

Talán így még érthetőbben tudom a zuhanást megmagyarázni: mielőtt a merülést megkezdtem volna, a sebességmérő mutatója 320-on állt s amint a gép orrára dőlt, fokozatosan ment a mutató tovább; a függőleges zuhanás első ezerötszáz méterén elérte a 650 kilométeres óránkénti sebességet, azután következett újabb ezerötszáz méter szabadesés, hogy a végsebességet elérjem, amely általában a nyolcszáz és kilencszázötven kilométeres óránkinti sebesség között mozog. Az egyszer már elért végső sebesség az, amelynél a zuhanás



Utban Róma felé...
vitéz dr. Grosschmid István min. tanácsos, a MALERT elnökigazgatója a Ju. 52-est vezeti Róma felé. (Kelemen főhadnagy felvétele)

sebessége révén a levegő ellenállása oly nagy, hogy kiegyenlíti a zuhanó test súlyát. A különböző repülőgépek különböző sebességgel zuhannak, de ha egyszer elérték végső sebességüket, akkor a sebességmérő mutatója már nem megy tovább, hanem megáll. Ez is egyike azoknak az adatoknak, amelyet a szerkesztő mérnökök mindenáron tudni akarnak. De megtudni számítással sem lehet, csak egyetlen módon, tényleges zuhanással. Kilencszázhetvenkilométeres sebességgel zuhanni annyit jelent, hogy az ember átlagban másodpercenkint kétszázhatvan métert tesz meg. Hogy ez mekkora sebesség, azt talán könnyebben értjük meg, ha összehasonlítjuk egy revolvergolyó sebességével. Egy 45-ös Colt revolver kilőtt golyójának a kezdősebessége 236 méter, tehát a fenti repülőgéppel zuhanó pilóta a végső sebességnél gyorsabb, mint a kilőtt revolvergolyó. Valóban tekintélyes sebesség.

A dolog jól ment, sőt mondhatnám túlságosan jól. A huzalok sivítását a légcsavar kellemes zúgása kisérte. Szeretem ezt a hangot. Szeretem a fémhuzalok süvöltését, a légcsavar lapátjainak búgását hallani, különösen ha eszembe jut, hogy gyorsabban hasítják a levegőt a hang terjedési sebességénél. Ez felvidított. Már a mérnököket sem szidtam, akik mindent papiron számítgatnak ki. Odalent szemembe ötlött a temető s közben elértem végső sebességemet. Tekintetem a sebességmérő mutatójára esett, amely most már csak egy helyben remegett, picit előre, picit hátra. Néztem a »preciziós« magasságmérőt: míg a száz métereket jelző kicsi lándzsa gyorsan ugrott lefelé, az ezresek mutatója méltóságteljesen ereszkedett. Négyezer méteren voltam.

Teljesen jól éreztem magam. A sebesség maga nem hat a pilótára, mert ő a szélvédő révén a légáramlástól védve van. Ugyszólván nem is ültem, hanem térdeltem a gépben, egyik kezemmel a műszerfalra támaszkodva, másik kezemmel a kormányrudat előretartva. Az ilyen pillanatban az ember a géppel eggyé válik, ha jobban tetszik, úgy is mondhatnám, a sebesség egy részévé lesz. Odalent pedig a tervezők szorongva várják, hogy az ember földet érjen s megerősítse feltevéseiket.

Háromezer méteren kezdtem a kormányrudat visszahúzni, a gépet a zuhanásból »kiemelni«. Ha pedig van a gépen valami, aminek szakadni kell, hát arra itt a kellő pillanat. Van a műszertáblán többek között egy úgynevezett »gyorsulásmutató« is, amely »g« egységekben jelez. Egy »g« (nekem nagyon tetszik ez a kifejezés), amint a fizikából bizonyára mindenki ismeri, a föld vonzóereje, vagyis a gravitáció. Ne feledjük azonban, hogy kilencszázhetven kilométeres sebességgel zuhantam. A zuhanás függőleges irányából kijövet, hirtelen irányt kell változtatni. Ez is egy olyan pont, amely a szakértőket és a gép tervezőit módfelett érdekli. Szeretnék látni, hogy kibírják-e a szárnyak, vagy letörnek, ha egyáltalán le tudnak szakadni s ha ennek kevésbbé is örvendenének, főleg arra kiváncsiak, kibírja-e a gép azt a bizonyos előre meghatározott »g« egységet, amelyet ők kiszámítottak.

(Folytatjuk.)

A Condor légió és a spanyol harcok

Németország most ünnepli a Condor légió spanyol földről való visszatérését. Ezt a különleges harccsoportot, melynek gerince légi haderő volt — küldte ki Németország Franco csapatainak a megsegítésére. Dicsőségesen küzdötte végig a spanyol polgárháborút ez a kötelék s felbecsülhetetlen értékü hadi tapasztalatot és német dicsőséget hoz most vissza hazájába.

A német hadvezetőség évenként cserélte a légió parancsnokait, de a beosztott alárendelteket is váltotta, hogy ezáltal növelje az elkövetkezendő háborúk előképzőinek a számát. 1936-tól 1937. év októberig Sperrle, majd 1938. novemberig Volckmann repülőtábornokok, végül von Richthofen vezérőrnagy voltak a légió parancsnokai.

A háborúról és a légió szerepéről Sperrle tábornok (jelenleg a 3. légiflotta parancsnoka) érdekes összefoglalást írt, melyet az »Adler« című folyóirat (Berlin, 1939. június 1.) adott közre. Fölényes, áttekintő képét adja az egész spanyol háborúnak is, melyből tanulságosan bontakozik ki a légierők szerepe és a földi csapatokkal való összeműködése. Az érdekes és rendkívül sokoldalúan felhasználható tanulmányt az alábbiakban közlöm:

»Amidőn 1936. november végén Condor-légió név alatt a német légi haderő önkéntesei spanyol földre léptek, a polgárháború lángoló arcvonala az andaluziai hegyektől a cantabriai tengerpartig húzódott, az egész félszigeten keresztül. Északon sikerült a nemzetieknek visszaverni a vörös ellenfelet egészen a baszk és katalán hegyekig, elfoglalva Irunt és San-Sebastiant. Asturiában, az erősen szorongatott Oviedóban Aranda tábornok tartotta állásait a támadó erők ellen. Délen Queipo del Llano tábornok néhány zászlóaljjal és falagistával birtokába vette a Cadiz—Sevilla—Cordoba—Granada területet. Franco tábornok kb. 15.000 főnyi spanyol-marokkói mór és idegen légióbeli csapatot hozott át a Ju—52. gépekből álló német szállítóosztag segítségével Xeres de la Frontierába, a vörös hadihajók által zár alatt tartott Gibraltár felett. Onnan kezdte meg az előnyomulást az északon álló Mola tábornok felé, hogy biztosítsa az összeköttetését észak és dél között.

A főparancsnoknak az volt a szándéka, hogy gyors előnyomulással birtokába veszi Madridot és ezzel eldönti a polgárháború sorsát. Sikerült is neki a Tajo hosszában egészen Talaveráig előnyomulni, Toledót elfoglalni és az Alcazar bátor védőit felszabadítani. Ekkor azonban drótakadályokkal teletűzdelt, géppuskákkal erősen védett állásokra bukkant. Sikerült még ugyan Madrid déli széléig előnyomulni, azonban megtorpant a nemzetiek előnyomulása a nagy tűzerővel rendelkező vörös védőállásokon. November folyamán mindenütt előállott az arcvonalak megmerevedése. Az erők mindkét oldalon kimerültek, nem álltak rendelkezésre sehol tűzhöz szokott tartalékok. Tehát egy kb. 2000 km hosszú főellenállási vonal húzódott ekkor Esteponától (100 km-re nyugatra Malagától) Granada—Cordoba—Don Benito—Toledo—Madrid—Segovia—Siguenza—Teruel—Zaragoza—Jaca-n keresztül, a Pireneusokig. Az északi tartományokat Bilbaotól Gijon-ig a vörösök által erősen kiépített 600 km-es arcvonal védte.

Nyilvánvaló, hogy a harcok most az első vonal környékén vezető kevés számú jó útvonalért folytak. Az utak mindkét oldalán levő erős vörös hegyi állások elfoglalása erős tüzérséget követelt volna, ez azonban nem állott kellő mértékben rendelkezésre.

Az ilyen területen folyó harc — mely terület közelakkora, mint Németország — hadseregeket követelt, melyeket először fel kellett állítani, majd kiképezni. Hiányzott a teljesítőképes hadiipar, elsősorban ennek a megteremtése volt sürgős. Mindezeket az óriási feladatokat — állandó harc mellett — Franco példásan oldotta meg.

Ez volt a helyzet tehát 1936. november végén, midőn a Condor légió Sevillába érkezett. A légió nagyjában az alábbi egységekből állott:

4 harci repülő század, Ju—52. tipussal, mely már nem korszerü hadigép,

4 vadász század, He—51. repülőgépekkel, melyek sikerrel harcoltak a vörösök eleinte avult, majd modern tipusai ellen,

1 felderítő kötelék, He—70. tipussal, mely az első évben gyorsaságban felülmúlta a vörös gépeket,

1 tengeri kötelék, vizigépekkel (He—59. és He—60. tipusok,

4 nehéz légelhárító üteg (8.8 cm), melyhez később egy ötödik is csatlakozott,

2 könnyü légelhárító üteg, 2 cm-es,

1 hiradó különítmény, rádiós, vezetékes, repülőjelentő és repülésbiztosító századokkal,

1. repülőgépjavító üzem, kettőzött felszereléssel.

Törzskülönítmény.

A spanyol légierőnek csak elavult tipusai voltak, a legértékesebb bombázói a Ju. 52. gépek voltak. Az olasz önkéntesek az akkori legkorszerübb vadászgépekkel, a Fiat Cr—32.-kel rendelkeztek.

Harc a földközitengeri vörös kikötők ellen

A legfontosabb teendő az volt, hogy megzavarják a külföldi hadianyagok vörös kikötőkbe való eljuttatását. Ezért a Condor-légió parancsnoka azt a tervet terjesztette Franco elé, hogy Cartagena és Alicante kikötőjét bombázó kötelékekkel megtámadja. Ezeket a támadásokat a német bombázók végre is hajtották november végén, azonban afrikai területről (Melilla) tengeren keresztül, mert az állandó jegesedési veszély a 3000 m magas Sierra Nevada átrepülését nem engedte meg. Miután sok támadással több, mint 150 t bombát ledobtak, be kellett szüntetni a további kikötő-támadásokat, a generalissimus azon elhatározása miatt, hogy a harcot a főváros elfoglalására összpontosítja.

A madridi gyűrű

Madridtól délre levő területen, mely a fő harci zóna volt, a vörös légierők megsemmisítésére összevonták a német vadászrepülőket, az olasz önkéntesek több vadászkötelékével, továbbá 3 nehéz és 2 könnyü légelhárító üteget. Csak a legszorosabban összevont bom-

bázó kötelékekkel remélhették pótolni a hiányzó nehéz tüzérséget, a szilárdan megerősített vörös állások és az egyetemi városrész elfoglalásához, mely Madrid elestéhez vezet. A várt harci eredményt megakadályozta azonban az, hogy abban az időben még nem volt meg a repülő és a földi fegyvernemek között a tökéletes együttműködés. Nem használták ki a 30—40 tonna ledobott bomba hatását, stb. A német felderítő repülők megállapították, hogy a Madrid ellen tervezett felvonulás csak három útvonalon sikerült. A Condor-légió parancsnoka ekkor elhatározta, hogy tervszerű nappali és éjjeli támadásokkal elzárja a madridi utánszállító vonalat, hogy a vörös ellenállást ezáltal törje meg. Amint később beigazolódott, ezek a hetekig tartó támadások majdnem a főváros elestéhez vezettek.

Miután a nagy veszteséggel járó kemény harcok Madrid ellen sikerteleneknek látszottak, a főparancsnok vezérkarának tanácsára az általános támadásokat beszüntette, s egyidejü támadással Jaramán és északról Siguenzán keresztül kisérelte meg Madrid teljes körülzárását a földön is.

Ennek a körülzárásnak az eredménye a vörös légi erő megbénulása volt, mely a külföldi utánpótlás miatt már-már fölényes kezdett lenni.

A műveleteket a Condor-légió támadásai vezették be, a légi felvételek által felderített vörös repülőterek és az Albacente-i vörös kiképzőtábor ellen. A Jarama-i harcok, valamint az olasz önkéntesek északról megindított támadásai — a tavaszi esőzések miatt — a szó szoros értelmében sárba ragadtak. Igy tudták csak a vörösök megakadályozni 1937. március végéig azt, hogy Franco lényeges sikert érjen el.

Az északi tartományokban.

A madridi támadások kudarca más műveletekre kényszerítette a nemzetieket. Valamely más területen kellett megkisérelni, hogy azonnali sikeres vállalkozásokkal kiegyensúlyozzák eme kudarcok politikai visszahatását, s nem engedhették át a kezdeményezést a vörösök kezébe. Már nyilvánvaló volt, hogy nem lehetséges rövid időn belüli gyors megoldás. A nemzetieknek szükségük volt arra, hogy hosszú harc számára megfelelően kibővítsék a felszerelési területüket, ill. alapjaikat. E kényszer hatása alatt határozta el Franco tábornok, hogy elfoglalja az iparban és nyersanyagban gazdag északi tartományokat, a baszk vidéket, Santandert, s amennyiben lehetséges, Asturiát is.

Március 31-én kezdődött a Bilbao elleni támadás, melyet a navarrai hadtest hajtott végre. Az eddigi tapasztalatok megmutatták, hogy a légi erő képes összevont tüzével utat törni a gyalogság számára a védőállásokon keresztül. Ezekben a támadásokban a Condor-légión kívül az olasz és a mindig növekedő spanyol légierők is közreműködtek. Kemény harcok árán sikerült szétverni a vörösök hegyi állásait, s a Bilbao körüli, bevehetetlennek hitt vasgyűrűt, s utat nyitottak a navarrai hadtest számára Bilbao felé. Bilbao három hónapi kemény küzdelem után elesett. Ebben a harcban példásan vett részt a légió minden egyes része.

A vadászok alacsonytámadásaikkal Bilbao körül minden forgalmat megbénítottak. Minden gépkocsit tűz alá vettek. A 8.8 cm-es légelhárító lövegek is kiváló eredménnyel vettek részt a földi célok elleni tüzelésben, amennyiben ezt a vörös repülőtámadás elmaradása lehetővé tette. Nagy tűzgyorsaságukkal és a gránátjaik megsemmisítő hatásával, valamint a 13 km-es lőtávolságukkal uralkodtak a csatatéren. A hírszerzők kiváló teljesítménye lehetővé tette, hogy a Condor-légió ütőképesen és kellő időben lépjen közbe a harc súlypontjain.

A tengeri repülők Cadiz-ból hajtottak végre sikeres támadásokat Malaga és Almeria vörös kikötők ellen. Később pedig kalóztámadásokat végeztek vörös teherhajók ellen.

A Brunete-i csata.

Mialatt Franco csapatai Santandernél üldözték a visszavonuló vörösöket, Miaja vörös tábornok megkezdte Madrid területének felszabadító offenziváját. Egyidejű támadást indított Bruneten keresztül Valdemorillá-ból Navalcarnero-ra, hogy elzárja az Estramadura-i utat és Madridtól délre egy előretörést, Alcorcon-on keresztül, hogy a körülzáró nemzetieket megsemmisítse. Mialatt az egyik csoport így északra majdnem Navalcarnero-ig 18 km mélységbe nyomult előre, Madridtól délre is rázúdult a támadás a fehér miliciára, úgyszintén keletre a Madrid—Getafe vonalon.

Franco-t ez a Madrid-i helyzet valóban szorongatta s arra kényszerítette, hogy a Santander-i műveleteket beszüntesse. A Condor-légiót és a navarrai hadtest több hadosztályát sürgősen a madridi területre vonta.

A Condor-légió 48 órás szakadatlan bombatámadása, melyben a vörös vadászok ellen az olasz vadászerők példás bajtársiasságban támogatták, valamint a navarrai hadosztályok együttműködő harca, megállították a Brunete-i vörös előretörést. Azonban Franconak a vörös támadás teljes leszerelésére irányuló kisérlete még sikertelen volt.

Július 24-én Franco személyesen vette át a vezetést a Brunete-i területen. Csaknem az egész tüzérséget és légi erőket összevonva, a Condor-légió parancsnoksága alá helyezte s ezek közös tüzét fektette a Brunete-i vörös állásokra, a csaknem négyszeres vörös légi fölény ellenére is. Az erős tűzhatás folytán most sikerült a vörösöket visszaszorítani, azonban néhány száz méternyi előreküzdés után az előrehaladást megállította egy vörös ellentámadás.

Július 25-én megismételték a támadást. A kora délutáni órákban a Condor-légió a spanyol és olasz repülőkkel együtt összevont bombatámadást hajtott végre az arra alaposan felvértezett vörös állások ellen. Ennek a támadásnak a hatása katasztrófális volt a vörösök számára. Vad menekülésben özönlöttek vissza észak felé. A vörös vezetők menekülő tömegeiket ellenük fordított géppuskatűzzel és tankokkal sem tudták feltartóztatni, s a futók a hátukba csapó vadászok és bombázók martalékai lettek. Amint azt a vörösök maguk is jelentették, ez a tüzérségi tűz és bombatámadás összevonása közel 30.000 fő veszteséget kozott nekik. A vörös erő megsemmisült. A nemzetiek ezzel biztosították a Madrid körüli helyzetüket és folytathatták az északi hadműveleteket.

Santander és Gijon.

Augusztus 14-én az olasz légionáriusok a saját repülő erejük támogatásával a Santander—Burgos-i út mindkét oldalán, a navarrai hadtest pedig a Condor-légió és számos spanyol repülő alakulat támogatásával a Valencia—Reinosa útvonal mentén, támadásra indultak. Augusztus 25-én a navarrai hadtest elérte a Santandertől nyugatra fekvő partot, 26-án az olasz légionáriusok elfoglalták Santandert. Kereken 70.000 fogoly és nagy tömeg hadianyag esett a nemzetiek kezébe.

A navarrai hadtest azonnal nyugat felé fordult, hogy a vörösöket Asturiában tovább üldözze. A vörösök

Zaragozától délre ismét megkísérelték, hogy egy felszabadító támadással megállítsák a nemzeti hadműveleteket. Ennek az volt az eredménye, hogy az asturiai üldözést abba kellett hagyni. A Belchite-nél előállott új helyzet helyreállításában is résztvettek a Condor-légió egyes csoportjai. A generalissimus erre elhatározta, hogy az északi helyzetet most végleg tisztázza. Hét hetes nehéz küzdelemben, mely híressé tette a navarrai hadtestet, sikerült a kemény asturiaiakat a meredek hegyvidéken megverni és október 21-én Franco elfoglalta Gijont.

A Condor-légió 2500 t ledobott bombával, s több mint 1,000.000 drb kilőtt géppuska lövedék hatásával támogatta ezeket a harcokat, a légelhárítók pedig 31.000 drb 8.8 cm-es, 22.500 drb 2 cm-es gránáttal borították tűzbe a csatateret.

Asturia felszabadult és az északi hadszíntér megtisztult. Nagy erők szabadultak fel ezzel, melyeket máshol lehetett felhasználni. Nagy tömeg hadianyagot is kaptak a nemzetiek, úgyhogy új kötelékeket tudtak létesíteni. A harc további folytatásához nagy mértékben kibővült a felszerelési bázis. A végleges győzelem kivívása már csak idő kérdése volt.

Előnyomulás Cataloniában.

Az volt most csak a kérdés, hogy a navarrai hadtest felszabadult és harcban kipróbált hadosztályt, valamint Arcanda tábornok csapatait Madrid elfoglalásához vessék-e be, vagy pedig Cataloniában teremtsenek tiszta helyzetet a nemzetiek számára, hogy ezáltal elvágják a francia utápótlás vonalát. Franco először Madrid elfoglalását határozta el. Mialatt a Madrid elleni felvonulás folyt, a vörösök megtámadták Teruelt. Itt nyúltak be legmesszebbre a nemzetiek a vörösök vonalába. Nagy erőkkel sikerült is a vörösöknek Teruel birtokbavétele. Franco számára most presztizskérdéssé vált a vörösök itteni megverése. 1938. februárjában nehéz téli harcokban visszafoglalták a nemzetiek Teruelt s ezzel a vörösök itt is alárendelt helyzetbe kerültek.

Ekkor következett a Catalonia elleni felvonulás.

1937. év erős harcai alatt is fáradhatatlanul képezték ki egymás után a tartalékokat és új hadosztályokat állítottak fel, úgyhogy oly erők állottak Franco rendelkezésére, hogy 1938. nyarában egy nagy támadással egészen a Segre és Ebro szakaszáig nyomulhatott előre. Vinaroznál a Földközi-tengerig nyomult, s ezáltal az ellenfelet két részre vágta. A déli vörös fél számára lehetetlenné vált a szárazföldi utánpótlás.

A légi erő itt is, úgy, mint az előző harcokban, döntően és megsemmisítő hatással működött. A hadműveleteket a tengeri repülő század is eredményesen támogatta, egyesülve az olasz és Mallorca-i spanyol bajtársakkal, bombatámadásokat hajtván végre Barcelona és Valencia kikötők ellen. A Perpignan—Barcelona-i vasútvonalat Port Bou-nál többszörösen sikeresen megszakították.

1938—39. téli hónapjaiban megtörténtek az előkészületek a háború döntő befejezéséhez. Hét hadtest állott készen a cataloniai helyzet végleges tisztázásához. Az egyesült nemzeti spanyol légi haderő karácsony előtti napon előkészítette az ellenséges állásokba való betörést. Egyetlen ponton sem hagyott időt a vörösöknek arra, hogy megerősödjenek és megállíthassák Franco bátor csapatainak az előnyomulását.

Igy foglalták el Barcelonát és a vörösöket átszorították a francia határon. A háborút Catalonia felszabadítása döntötte el végleg. A még kézben tartott tartományaikban álló vörösöknek nem maradt más választásuk, mint a megadás vagy a megsemmisülés. Az előbbit választották.«

vitéz Pottyondy Gusztáv rep. főhadnagy



A BSzKRt. Sportrepülő Egyesület új sportrepülőgépe

A budaörsi repülőtér sporthangárjában még meg sem szokta a szemünk a BSzKRt. új repülőgépének — egy Bücker Jungmeister műrepülőgép — karcsú szárnyainak szineit, amikor ismét helyet kell szorítanunk, hogy a BSzKRt. Sportrepülő Szakosztályának új gyermekét, egy »Klemm 25.« tipusú gépet üdvözöljünk.

Ismételten csak a legőszintébb elismerés hangján kell megemlékeznünk *bonyhádi Perczel György dr.*, a BSzKRt. vezérigazgatójáról, aki minden kérést a magasabb szempontok figyelembe tartásával a lehetőség határáig teljesít. Ugyancsak őszinte üdvözlet illeti meg a BSzKRt. Sportrepülő Szakosztály fáradthatatlan elnökét, *Alemann Aladárt,* aki *Kováts Sándor* pilóta kíséretében, mostoha időjárási viszonyok között, a gép hazarepülésében is részt vett.

A BSzKRt. Sportrepülő Szakosztály négy egységből álló gépparkjának minden egyes darabját nagy izgalom és várakozás előzte meg, azonban, ha lehet ezek között az izgalmak között fokozatot felállítani, feltétlenül a most vásárolt »Klemm« viszi el a pálmát. Ez a különös várakozás szervesen függ össze avval a »Röhnädler« típusú nagyteljesítményű vitorlázó-géppel, amely most bontogatja szárnyait az Autóbuszüzem főműhelyében és amely gép az ezüstszinű »Klemm«-mel házasítva, egy sereg rekordot és teljesítményjelvényt hord a szárnyai alatt elrejtve.

A magunk részéről szívből köszöntjük a BSzKRt. Sportrepülő Szakosztályt abból az alkalomból, hogy egy új géppel ismét gyarapodott és annyi szerencsét kíván a Magyar Szárnyak az új géphez, amennyit minden sportrepüléssel foglalkozó egyesület megérdemel, amelyik csak egy lépéssel is előre viszi a magyar egyetemes repülés ügyét.



Klemm 25., a Beszkárt gépe.

Nagy Béla főhadnagy:

A világ első légi bombatámadása

Az 1848—49. évi olasz-osztrák háború befejező eseménye Velence ostroma volt. A novarai győzelem után magáramaradt köztársaságot körülzárták az osztrák hadak, hogy Manint, a dogek késői utódját lemondásra bírják és a lagunák városát újra az osztrák sas uralma alá hajtsák.

Az ostrom azonban nehéz próba elé állította gróf Thurn altábornagyot, a császári sereg parancsnokát. A várost csak a lagunákon át lehetett megtámadni, az átkelést azonban részint az átkeléshez szükséges eszközök hiánya, másrészt a védők ébersége és ügyessége többször kudarcba fullasztotta. Az sem használt sokat, hogy május 26-án a város egyik szárazföldi erődje, Fort Malghera elesett, mert az itt felállított lövegekkel sem lehetett hatásosan ágyúzni a várost a nagy lőtávolság miatt, sőt a lagunák sűrű esti ködéből sokkal félelmesebb ellenség bukkant elő, mint a Szent Márk-köztársaság ólma: a kolera. Volt olyan nap, hogy az osztrák táborban ötszáz ember betegedett meg egyszerre s néha 12.000 katona nyögdécselt egyidőben a sátrak szalmafekhelyein. A haditanács már olyan hangokat is hallatott, hogy egyelőre abba kellene hagyni az ostromot s csupán Ausztria erősen megtépázott presztizse indította Thurn grófot az ostrom továbbvitelére.

Báró Augustin altábornagy, az osztrák tüzérség szemlélője két tervet dolgozott ki a megközelíthetetlen város megvívására. Az egyiknek az volt a lényege, hogy léggömbökkel bombákat vitet az ostromlottak fölé, míg a másik a lövegek hatástávjának megnövelésében állott.

A léggömbökkel való bombázás terén a két fiatal, de annál zseniálisabb tüzértiszt, az Uchatius-testvérpár: Ferenc és József, állott rendelkezésre, akik útmutatása és irányítása alapján már számos kisérletet végeztek Bécsben és Trevisoban s az eredeti ötletet sok egyéni módosítás és találmány segítségével a kivihetőség stádiumába hozták. Augustin altábornagy tehát először ezt az eszközt akarta kipróbálni s ebből a célból a két testvért ajánlólevelével gróf Thurnhoz küldte. Június 16-án jelentkezett a két Uchatius a nagytekintélyű fővezérnél, aki két óra hosszat tartó tanácskozás után azzal bocsájtotta el őket, hogy mindenben a kezükre fog járni.

Minthogy a városhoz Fort Malghera feküdt legközelebb, tervük kiviteléhez ezt a helyet választották s az erőd délkeleti részén vertek tábort. Egy hét mulva hatalmas társzekereken megérkezett a szakasz felszerelése is, melyeket az erőd kazamatáiban helyeztek el, az erőd sáncára pedig egy magas póznát emeltek, melyre szélzsákot függesztettek.

Ettől kezdve az osztag tevékenysége abban merült ki, hogy a szélzsákot figyelték, azaz várták, hogy mikor változik



AZ UJ BRISTOL BLENHEIM BOMBAZÓK UTBAN...

át az állandóan tenger felől fúvó szél szárazföldivé.

Július 1-én végre az Alpok havas csúcsairól párával telített meleg légáramlat ömlött a Friaul-síkságra és egész napon át zuhogott az eső. Estefelé erős északnyugati szél állapodott meg, úgyhogy a pattanásig megtelt szélzsák vízszintes helyzetet foglalt el és hegyével abba az irányba mutatott, ahol a ködbe- és homályba vesző Velence terült el.

Ezen az éjszakán nem jutott pihenéshez az Uchatius-szakasz egyik katonája sem. Másnap július másodikán azonban munkájuk eredménye: öt nagy, sárga szabad-léggömb, ott hevert a tábor rövidrenyírt zöld gyepén. Az első már teljesen megtöltve himbálózott a szélben, míg a többiek épen töltés alatt állottak és a beáramló gáz hatása folytán lassan-lassan ágaskodtak.

Egy adott jelre hirtelen bömbölni kezdtek a Fort Malghera szakasz összes lövegei, hogy lefogják az ellenséges figyelőket és tűzgépeket s a tűzcsapással egyidejűleg levegőbe emelkedett az első léggömb, alján egy 50 kg-os bombával. A tartókötél hangos zúgással csavarodott le a csévéről és a léggömb kb. 1200 m magasságba emelkedett, ahol a tartókötél súlya kiegyenlítette a léggömb felhajtó erejét. Most következett az Uchatius-testvérek szabadalma. Egy elmés és komplikált berendezés segítségével a második léggömböt az első tartóköteléhez erősítették s a második ballont is útjára engedték, amelyet csakhamar követett a harmadik, negyedik és ötödik is. Ez utóbbi volt a legnagyobb és alján, egy árbóckosárban húzódott meg az egész légi vállalkozás tervezői és vezetői: a két Uchatius-testvér, akikhez az első ballonon lógó bombától egy vékony drótszál vezetett, a kioldás eszközlése végett.

Az erőd megszálló katonasága elsőtől-utolsóig előbújt a kazamatákból és a sánc mellvédjeiről izgatottan figyelte a repülést. Minden épkézláb távcsövet az égre irányítottak s az erőd parancsnoka, Macchio vezérőrnagy, a vállalkozás sikere érdekében, tovább működtette a várágyúkat.

Az Uchatius-testvérek ezalatt kosarukban kuksolva egy primitiv mérőeszközzel figyelték a bombázó (első) léggömb útját. Amikor a ballonjuk a laguna közepére ért s Ferenc számításai és mérése szerint a bombázó léggömbnek a velencei kikötő raktárai felett kellett lebegnie, József kioldotta a bombát. A következő pillanatban a bombázó ballon felágaskodott, mint egy megsarkantyúzott paripa és vagy húsz méternyire felugrott a levegőbe. Az alatta függő fekete gyöngyszem azonban eltünt és nyílsebesen a mélybe zúgott alá.

A szerterepülő kövek és gerendák jelezték a bomba becsapódását. *Az első légi bombatámadás sikerült!*

(Folytatjuk.)



Napló a Lembergi ISTUS versenyről

Irta: STEFF TIBOR

Május 11. csütörtök. A Műegyetem udvaráról délelőtt 10 órakor indulunk útnak Lemberg felé három autóval, pótkocsival és vitorlázó repülőgéppel. Ezúttal nyilt először alkalom, hogy a versenyszerü gyors repülőgépszállítás minden nehézségét megismerjük. Mindjárt az első napon jelentkezett az első hiba. Az egyik új Fordunk benzinellátása rossz. Minden 100 kilométer után leáll a motor és csak a tank teljes feltöltése után hajlandó a további működésre. A tankolás alatt persze áll az egész csapat. E késleltetés miatt aztán zuhogó esőben éjfélkor érjük el mai célunkat, Ungvárt. Míg a város határában az egyik csoport a keréktöréses MÁV szállítókocsival bajlódik, a többiek szállás után néznek, de nem sok sikerrel. Szállodában nincs hely, hát igénybevesszük az itteni pilótatisztek által felajánlott laktanyai elhelyezést.

Május 12. péntek. A reggeli értékes órák benzintöltéssel és gumijavításokkal múlnak. Megint csak 10 óra tájban tudunk indulni. Kárpátalján futnak nemsokára a kerekek. Az eddigi fáradságokért a táj szépségei kárpótolják kis csapatunkat. Az első emelkedőknél ismét elakadunk, de legalább megtaláljuk a benzinvezetékben a hibát. Ezután már fürgén kapaszkodnak fel autóink a meredek szerpentineken. Déli egy órakor érjük el az Uzsoki-hágót. Innen elképzelhetetlen rossz, csúszós, sáros galiciai utakon rójuk a kilométereket. Csakhamar utól is ér az autósok réme: a műegyetemi szállítókocsi bal rugója törik. Délután négytől-nyolcig javítjuk, negyedkilenckor újra eltörik. Két autó folytatja útját és hajnali két órára be is fut Lembergbe. A visszamaradt pótkocsit is egy falusi kovácsnál ideiglenesen rendbe hozták és reggel kilencre ők is megérkeznek a repülőtérre.



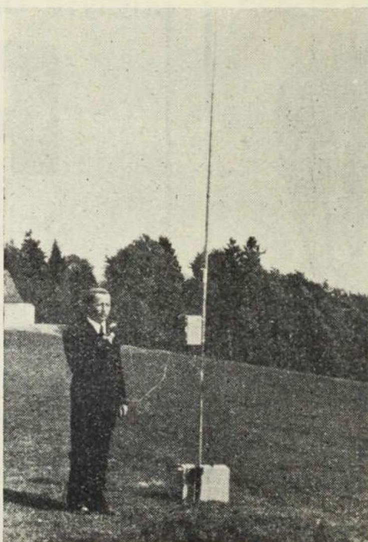
Rádióoktatás. A vevő hallgatója a növendékek fülein.

Május 13. szombat. Az éjszakai autózók délelőtt alszanak, a többiek pedig a gépeket készítik elő a versenyre. Estére megérkeznek a vontatógépek és Varsóból a konferencia magyar delegátus résztvevői is.

Május 14. vasárnap. Reggel tízkor a repülőverseny ünnepélyes megnyitása után a gépeket a startvonalra készítettük. Most derült csak ki, hogy a politikai helyzet kedvezőtlen alakulása miatt több nemzet lemondta a versenyen való részvételt. Igy csak három lengyel, három magyar és egy késve érkező jugoszláv pilóta Stanojevic vett részt gépével a versenyen.

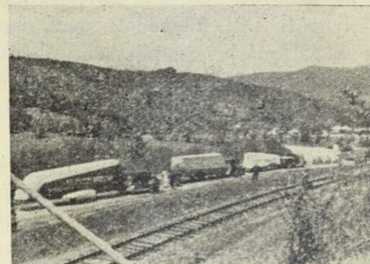


A magyar karaván tagjai.



Rádióoktatás. A leadó.

Félegy tájban került sor a startokra. Időközben azonban nyugat felől egy minden termiket kiölő óriási felhőlegyező terült fölénk. A versenyzőknek ez elé kellett repülni, ami azonban csak Plenkiewicz-nek sikerült. Kitünő PWS—101. tipusú gépével két óra alatt elérte az első napra kiírt 96 kim-re lévő Brody-i célrepülőteret. Tasnádi (Nemere) 15 km-t, Szokolay (M—22.) 5 km-t, Tariska (Szittya) 5 km-t ért el.



A magyar karaván útban Lengyelország felé.

Május 15. hétfő. Egész délelőtt csendes eső hullott. A lembergi műegyetem anyagvizsgáló intézetét, a PWS vitorlázórepülőgépgyárat és a borongós hangulat felderítése céljából egy sörgyárat látogattunk meg.

Május 16. kedd. Már kora reggel kint vagyunk a repülőtéren. Féltizenegykor indulnak a gépek a második feladatra. A cél ismét Brody, de most az győz, aki a célban száll le és az út folyamán a legnagyobb magasságot éri el. Kitünő termikes időben 800 méter magasságban egymás után kapcsolnak le a vitorlázók a vontatókötélről. Rövid körözés után a cél irányában tünnek el szemeink elől. Délután egyenként érkeznek a telefonjelentések: 1. Plenkiewicz (PWS—101.) 800 m kikapcsolás feletti magassággal, 2. Gora (PWS—101.) 600 m. Tariska és Szokolay kb. 50 km-t repültek, Kasprzyk (PWS—102.) 40 km-t tett meg, a jugoszláv versenyző a repülőtér közelében szállt le. Tasnádi még a reménységünk. Késő este jön a hír, hogy a cél felett elrepülve 160 km-t és kb. 1000 métert ért el. Sajnos, az eredmény a versenyszabályok szerint nem volt értékelhető, mert nem a célrepülőtéren szállt le.

Május 17. szerda. Motoros »Torpedo« különvonattal látogatást teszünk Ustjanowa-ban, a lengyel katonai előképzési repülőtáborban és Bezmiechowa-ban, a központi vitorlázórepülő sporttelepen. Ez utóbbi helyen bemutatták a rövidhullámú rádiós oktatást is. Műsoron kívül vitorlázás közben összeütközött egy CW—5. és egy SG—3. tipusú gép. Szivetszorító

izgalmas pillanatok után mindkét pilóta kiváló ügyességgel ejtőernyővel sértetlenül ért földet. A »Torpedo«-n hazafelé két és félórás pattogó dalolással szórakoztattuk a nemzetközi repülőtársaságot.

Május 18. áldozócsütörtök. Az utolsó versenynap feladata: célirányrepülés Lublin felé (kb. 190 km). Kitünő termikes időben, de kb. 40 fokos, 20 km/óra sebességű oldalszéllel kellett repülni.

Május 19. péntek. Egy megmaradt díjért célleszálló versenyt tartottak, melyen a gépek fékezőberendezéseit leplombálták. Első lett a jugoszláv versenyző, aki látva, hogy túlrepül a célon, bal szárnyát a földre tette és akörül perdült rá a leszállójelre. A gép nem sérült és így az eredményt hitelesítették.

A célleszálló verseny után a repülőtéren ünnepélyes zászlóbevonás volt, mellyel jelképesen is véget ért a mérkőzés. Este a lembergi Vajda búcsúvacsorája előtt eredményhirdetés volt, mely szerint Szokolay összpontozásban harmadik lett. Szokolay egy ezüst szelencét, a Magyar Aero Szövetség egy ólomkristály vázát, Hültl főtitkár eredményes sportbizottsági működéséért egy kiszüst kelyhet kapott emlékbe.

Május 20. szombat. Csomagolással, az autók, pótkocsik rendbehozásával és apró emléktárgyak vásárlásával múlt el a nap.

Május 21. vasárnap. Értesüléseink szerint Przemysl felé indulunk útnak, mert állítólag erre kisebbek a kátyúk. Nem volt szerencsénk. A műegyetemi pótkocsin még a Polski-Fiat rugók is eltörnek. Míg a közeli vasútállomáson a vagónra alkuszunk, rendbehozzák valahogy a kocsit, amely most már egész hazáig baj nélkül kitartott. Éjfélre elérjük az uzsoki sportszállót.

Május 22. hétfő. Simán fut a repülő expedició hazatérő kocsiparkja a kitünő magyar utakon. Sátoraljaújhely előtt azért mégegyszer ránknehezedik Szent Kristóf keze. A Buick vontatóautó bal hátsó keréktörést kap és kis híjján leszalad az utat szegélyező mocsárba. Kerékcsere után porosan, de vidám hangulatban futunk be Miskolcra.

Május 23. kedd. Délután 4 órára két heti tapasztalatokban és megpróbáltatásokban gazdag út után érkezünk a Műegyetem udvarára.

A magyar motornélküli sportrepülés ezuttal is megmutatta, hogy gyenge felkészültség mellett is tud küzdeni és el tudja érni a csúcseredményeket épen úgy, mint a külföld legjobbjai. Egyenlő feltételek mellett a mérkőzés bizonyára még szebb eredményeket hozott volna. Ehhez azonban még nagyonnagyon sokat kell idehaza repülni, térkép után, műszer után, felhőben és tiszta időben, sokat kell tanulni és tapasztalni és a magyar géptervezőknek is haladni kell a legújabb kutatások eredményeit felhasználó motornélküli szárnyas gépcsodák megalkotása felé.

Hivatalos eredmények:

I. Versenyszámban: 1. Plenkiewicz 2 óra 29 perc.

II. Versenyszámban: 1. Plenkiewicz 680 m, 2. Góra 580 m.

III. Versenyszámban: 1. Góra 167 km, 2. Plenkiewicz 158.5 km, 3. Szokolay 138 km, 4. Tasnády 52 km, 5. Kasprzik 48 km, 6. Tariska 6 km.

Összpontozásban: 1. Plenkiewicz, 2. Góra, 3. Szokolay, 4. Tasnády, 5. Kasprzik.



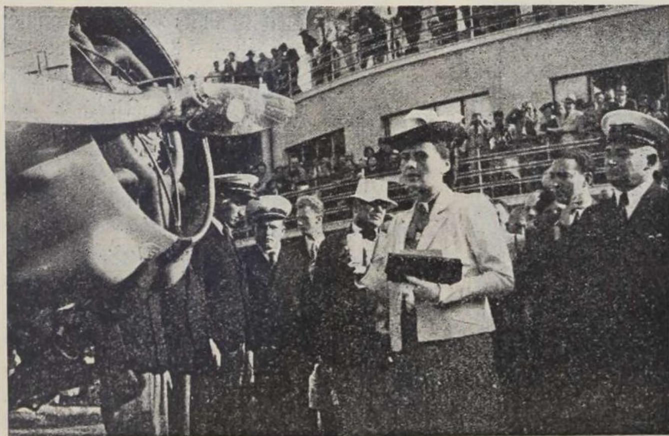
A Beszkárt Sportrepülő Egyesület ünnepe és bemutatója

Június 22-én délután nagyszabású keresztelőjét tartotta a Beszkárt Sportrepülő Egyesület. A »Kolozsvár«, »Nagyvárad«, »Temesvár« motoros gépeket és az Arad« vitorlázó gépet avatták szép bemutató keretein belül. A Nagyvárad Bü. *Jungmeister* műrepülő gép, a Kolozsvár és Temesvár Bü. *Jungman* iskolagép, az Arad pedig *Rhönadler* nagyteljesítményű vitorlázó gép.

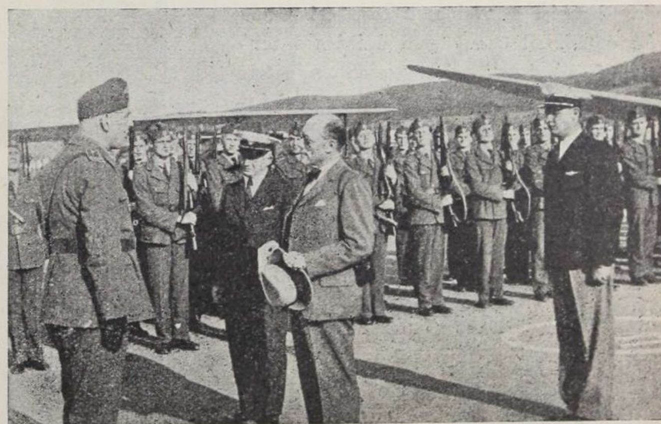
Az ünnepségen a Beszkárt igazgatóság részéről *Perczel György* vezérigazgató volt jelen, aki bőkezű pártfogója és támogatója az egyesületnek. A *Magyar Aero Szövetséget Ember Sándor dr.* társelnök és *Rotter Lajos* alelnök képviselték. A Légügyi Hivatal sportosztálya részéről *Kovács Sándor* repülő őrnagy és *Nagy Béla* repülő főhadnagy jöttek el az ünnepélyre.

A keresztelések után *Kovács Sándor* műrepült a Jungmeisteren, *Kovács Aladár* az Aradot nyergelte meg, *Pintér József* szépen repült, majd *Bánhidi Antal* vezetésével rajrepülést láttunk.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap ezuttal a legjobb kezekbe adott újabb két sportgépet a haderőnkívüli előképzés céljaira.



A »Nagyvárad« keresztelője. A nagyszerű géppel Kovács Sándor tökéletes műrepülést mutatott be.



Perczel György vezérigazgató a leventeszázad parancsnokának jelentését fogadja. Mögötte kiváló pilótánk, Kovács Sándor.

Oktatótanfolyamon Szentesen

Az Alföld leglüktetőbb sportrepülő gócpontja Szentes. Országos viszonylatban is a legfontosabb repülőtelepek közé fejlődött. Ezt a tényt ismerte fel a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, mikor az első vontató repülési tanfolyamot Szentesen rendezte meg. Nem is lehetett volna megfelelőbb helyet találni, ahol a kedvező természeti körülmények, az áldozatkészség és a repülés ügyének szivenviselése annyira összetalálkozott volna. mint e városban.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap központi iskolájának kéthetes tanfolyama június 1-én nyilt meg. A központi iskola most működött másodízben. Az első tábor ez év májusában volt Gödöllőn csörlő kezelési és oktatói képesítés elnyerésére. A központi iskola kereteit most állítják fel és a végleges terep megálla-

Egyik oktató jelölt fészket rakott.

pításáig az alkalmakként legmegfelelőbb terepen tartják a tanfolyamokat. Igy esett most a választás Szentesre, ahol az országban nyilván egyedülálló, a szentesi Cserkészrepülők nevére telekkönyvezett hatalmas repülőtér és pompás hangár van. Szentes város áldozatkészen 20.000 pengő költségen hozatta rendbe a repülőtér mezejét és ugyancsak 20.000 pengőbe került a hatalmas hangár is. Itt látszott legalkalmasabbnak a vitorlázó vontatott és a motoros vontatópilóták képzésére a terep. Vitéz Bogyay Kamill százados, a szentesi Cserkészrepülők elnöke közbenjárására a tanfolyam résztvevőinek ingyen nyujtott szállást Szentes város. (Ugyancsak ingyen belépőt a gyönyörü strandra.) A résztvevők ellátását a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézte. A gépállományt nagyobbrészt az egyesületek adták össze. A budapesti Cserkészrepülők két Grunau Baby-t, a MSrE két motoros vontatógépet, a gyöngyösi MOVE a Vándor-t (mindnyájunk »kedvenc« gépét), a Szolnokmegyei SE egy Szittyá-t, a szentesi Cserkészrepülők két Vöcsök-öt a kezdeti csörlésekhez és egy Szittyá-t. Ugyancsak a szentesiek két autóját használták a tanfolyam résztvevői a szállás és a repülőtér közti út napi négyszeri megtételére.

Bezzeg nemsokára, ha majd felépül a nagyszabású Repülő Klubház (neve le-



A hangár gépről nézve.

gyen: »Szárnyas Hangyák Fészke«) a hangár mellett, még autózni sem kell a pilótáknak. Bár az autózás sem kellemetlen Szentesen, ahol minden pilótakinézésű egyént megkülönböztetett szeretettel kezelnek. (Pilóták ismertetőjele az egyenruhátlanság volt. Kurta nadrágon kívül habfehérre lehámlott testüket csupán a nyakbakerített pilótaszemüveg övezte.)

A tanfolyamra részvételi feltételül zárttörzsű géppel legalább három startot és 5 óra összidő repülést kívántak. Jelentkezésnél eltekintettek e feltételektől. Igy összesen 24 növendék vett részt a táboron, melynek vezetője Tasnády László, helyettese Tardos (Tatarek) Béla volt. A gazdasági ügyek vezetésére Török főoktatót küldte ki a központi iskola. Állandó vontató pilóta Békássy Vilmos volt. Kivüle még Pintér József végezte a vontatásokat.

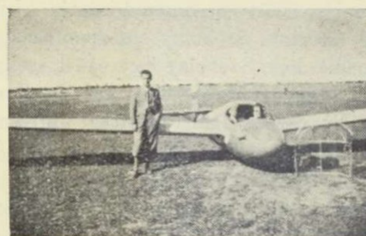
Azok, akik még sem csörölve, sem vontatva nem voltak, először magascsörlést kaptak Vöcsökkel, majd ala-



Felvétel a pilótaülésből.

csony csörlést a földközelben, 3—5 m magasságban, a vontatás megszokására.

Ezután következett a tanfolyam legkiemelkedőbb pontja, a Goevier (Göppingen 4.), a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap új német gépe, a kétüléses álomgép (amig Ön alszik, a másik pilóta vezet). A gyönyörü gépben a növendék az oktatója mellett ül és így hazánkban először nyílik alkalom az ifjak számára az öreg sasok repülőtitkainak ellesésére. A nagyszerü oktatási lehetőségekről felesleges beszélnem, minden vitorlázó repülő képzeletére bízom azt. Elvitathatatlanul elsőrangú mód a termik repülés tanítására. A két pilótával kb. 400 kg összsúlyra megterhelt szabadonhordó középfedelű gépnek siklása 20 m között lehet. Teljesen üveges tetőzetén a legkényelmesebb kilátás élvezhető. A két ülés között van a szárnyfék fogantyúja. Ennek meghúzása ötméteres másodpercenkénti merülést ad a gépnek. Teljesen behúzott fogantyú a futókereket is fékezi. Ezek segítségével igazán tetszés szerinti kis célleszálló pontra teheti gépét a pilóta. Nem is kellett soha startra vinni a Goevier-t, mindig a startpontra szálltak vele (bezzeg nem a Ván-



A kétüléses Goevier.

dorral). Egy személy repülése esetén 26 kilós, a géphez készített súlyt kell a másik ülésre erősíteni, kiegyensúlyozásként. Természetesen ilyen nem fordult elő, mert vagy növendék, vagy nő-vendég, vagy egyéb előkelőség mindig akadt útitársul. Meg is szerette a szentesi közönség úgy a Goevier-t, hogy csakhamar vesznek egyet a szentesi Cserkészrepülők is.

Az ilyen kettős ellenőrző felszállások után következtek a tulajdonképeni előírt feladatok. 15 felszállás volt előirányozva. Az első feladat: egyenes repülés vontatásban, 2. enyhe balkörrel fel 300 méterre, 3. ugyanaz jobbra, 4. ugyanaz széllökéses időben, 5. ismétlés, 6. körözéssel fel 400 méterre, lekapcsolás után jobb- és balspirál, 7. ugyanaz, 8. nyolcas mozdulatok leírása vontatásban, lekapcsolás után ugyanaz, célleszállás, 9. ugyanaz, 10. vontatás 800 méterre, vontatásban siklás 700-ra, lekapcsolás után a gép többszöri átesésének gyakorlása, 11. vontatás erősen dobálós időben, 12. ugyanaz, 13. éles fordulók, 14. vontatás 1000 méterre, siklás 700-ra, vontatásban, vissza emelkedés 800-ra, lekapcsolás után ugyanaz, 15. vontatás 40 percig idegen terep fölött

A feladatok első részét a Vándor-ral kellett elvégezni. Ez a gép képezte a tanfolyamon az akadályver:::nyt. Aki ezzel kielégítően tudott repülni, az »derék« pilóta volt. Értsd alatta a kétkezes csűrőzéssel járó derék munkát. Az ősi kőnehézségü Rotter—Janka szerkezetet a gyöngyösiek már évek óta nem használták, hát nagylelkűen felajánlották a tanfolyamnak kölcsönbe. Hátha... Díjat is tűztünk ki annak, aki... és megtörtént. Hét pengőt kapott Vándor-díjul a gyilkos. Viszont nem kapott jutalmat sem a Baby, sem a Szittya merénylője. Sőt a Gerle 12-őt összegyűrő Andrássy gróf költségesebb úton nyugtatta meg a felborzolt kedélyeket. A déli órákban a »vezetőség módot nyujtott« a termikezés gyakorlására. Aki fogott egy termiket, az kitömhette magának. Aki nem fogott és messze szállt le a starthelytől, az négy kiló cseresznyére átváltoztatható esti motorosgép-mosással, vagy örökös vontatókötél húzással vezekelte le bűneit.

Aki Baby-vel elvégezte a vizsgafeladatot, az Szittyá-ba kerülhetett... volna, de az egyik főpilóta jelölt, a vontatásban erősen rakoncátlankodó ládát a falu felett pár méterre lekapcsolta. Pillanatok mulva jött a kiküldött motoros megfigyelő jelentése: negyedik utca, jobbra a hetedik házban szállt le a gép. A jó falusiak a nem remélt repülőnaptól úgy megijedtek, hogy csak a fejüket dugták át körben a kerítésen és csak a pilóta hosszas unszolására voltak hajlandók egy létrát nyujtani a géphez. A házőrző kutya idegsokkot kapott és remegve lapult az egyik sarokban, egy öregasszony rosszul lett, csak a pilótának nem lett semmi baja.

Ilyen és hasonló vidám és még vidámabb események között folyt le a tanfolyam. A két hét leteltével valamennyi résztvevő megkapta az elméleti előadásokon és gyakorlatban elért képesítését, melynek birtokában helyközi vontatásokat jogosult végezni. Vizsgát tettek:

Báró Gyula
Bogoti Péter
vitéz Bogyay Kamill
Danovszky Ferenc
Földházy Antal
Gazdag Gyula
Hédl Sándor
Horváth László
Huszár András
Karsay Endre
Kálmán Tibor
Kökény Béla
Lajtha László
Massányi Sándor
Mucska Emil
Némedy József
Németh György
Ozsdolay György
Pintér József
Schneider Emil
Soltész Bertalan
Studzeni József
Tassonyi Edömér
Zsigmond Péter

A tanfolyam végeztével mindenki elégedetten ment elfoglalni munkahelyét. A résztvevők is elégedettek voltak, mert bár még nagyobb képesítést is nyerhettek volna a Repülő Alap további megterhelése nélkül, még így is nagyon sokat kaptak, amiért őszinte hálával tartoznak az Alap létrehozójának, a nemzetnek és az Alap vezetőségének.

Elégedettek voltak a vendéglátó szentesiek is, részint mert a kenyérgyárostól fel a lóhajtó fiúig mindenki repülhetett, aki akart, részben pedig, mert boldogan láthatták, hogy áldozatkészségüknek gyümölcseit erkölcsi siker koronázza.

Szentes még nagyobbra fog nőni repülőterén át!

K. T.



Első sajtóvacsoránk

Az első római repülősajtó világkongresszus alkalmából a napilapok repülésügyi rovatvezetői június 19-én a Wagner étteremben vacsorára gyűltek egybe, amelynek keretében főszerkesztőnk, *Jánosy István* rendkívül érdekes beszámolót mondott a kongresszus eseményeiről.



A sajtóvacsorán a Légügyi Hivatal képviseletében *Pogány Lajos* vezérkari százados, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megbízásából *Bereczky László* repülő főhadnagy és munkatársaink közül *Szirtes Ferenc* őrnagy, a budaőrsi csendőr parancsnok, *Bocsor Elemér* repülőszázados és *vitéz Hefty Frigyes* főoktató jelentek meg. A budapesti napilapok képviseletében *Mikszáth Antal* (Magyar Nemzet), *Jeszenszky Gábor* (Az Est), *Baráth Ferenc* (Pesti Napló), *Nagyrévi-Neppel György dr.* (Nemzeti Ujság —Uj Nemzedék), *Lóránt László Endre* (Esti Kurir), *Ladányi Lóránt* (Ujság),



dr. Csák Zoltán (8 Órai Ujság), *Ráthonyi János* (Esti Ujság) és *Naményi Zoltán* (Magy. Orsz. Tudósító) hirlapírók vettek részt.

Jánosy István főszerkesztő meghívta a sajtóvacsorára a kongresszusról átutazóban Budapesten tartózkodó lengyel repülésügyi ujságírókat is, akik közül *Tadeusz Derengowski, Przemyslaw Kowalski* és *Stanislav Ostasewski* szerkesztők jöttek el, akiket percekig ünnepeltek a magyar újságírók. *Jánosy* főszerkesztő röviden üdvözölte a megjelenteket, majd részletes beszámolójában hangsúlyozta, hogy kívánatos volna a magyar ujságírórend tömörítése a repülésügy érdekében is. (A részletes beszámolót olvasóink lapunk más helyén találják.)

Pogány Lajos vezérkari százados, *Ráthonyi János* és *dr. Csák Zoltán* szerkesztők hozzászólása után a megjelentek elhatározták, hogy a repülés érdekében a jövőben fokozottabb mértékben óhajtanak közremunkálkodni és megkezdik szervezőmunkájukat, hogy a repülésügyi ujságírók szervezete mielőbb megalakulhasson. Ezután a lengyel ujságírók beszéltek még, majd közölték, hogy magyar kartársaikat szívesen látják repülőgépükön, amellyel körrepülésre viszik őket. A sétarepülést, amelyet másnap a budaőrsi repülőtéren rendeztek, igen sok magyar ujságíró élvezhette a lengyelek jóvoltából a repülés örömét. A lengyel ujságírók nemcsak kiváló íróknak, lelkes és önzetlen magyarbarátoknak, hanem kiváló pilótáknak is bizonyultak.

A vacsora a késő esti órákban ért véget.

A lengyel repülőujságirók búcsúja Budaörsön magyar kartársaiktól

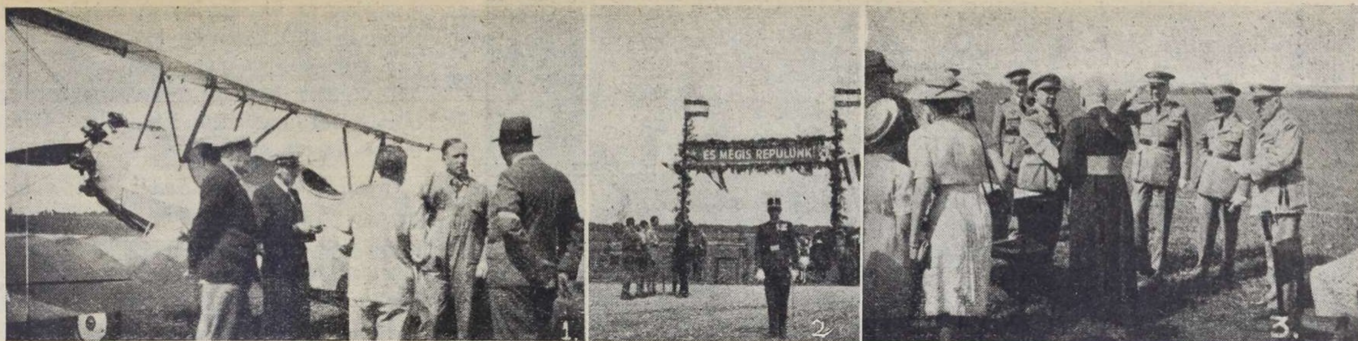


A lengyel ujságírók magyar kartársaik körében az RWD 13. előtt.



Magyar ujságírók a budaőrsi repülőtér éttermi terraszán a lengyelekkel.

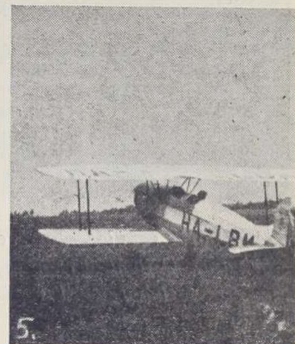




1. Bánhidi Antal a bemutató pilótákkal. 2. A repülőtér bejárata. 3. Előkelőségek csoportja. 4. Albrecht kir. herceg és neje. 5. Start.



A GYŐRI LÉGI PARÁDÉ



...És mégis repülünk!

Végre tettekben nyilvánulhat meg a magyar sportrepülést irányító, vezérlő lendület, — végre ott tartunk, hogy sorozatos bemutatókkal szolgálhatjuk a propangát s a közönség érdeklődésének kielégítését.

Június 4-én, vasárnap elmaradt a repülőnapok hagyományos kedvezőtlen időjárása, ragyogó napsütésben, derült ég alatt zajlott le a Győri Aero Club első nagyszabású repülő bemutatója a Vagóngyár új repülőterén, az összes repülő egyesületek részvételével.

Délután 3 órakor érkezett meg Albrecht kir. herceg felesége, míg a főherceg repülőgépen érkezett Bánhidi kiséretében. Akkorra már teljes számban együtt volt a vármegye vezetősége, valamint vitéz Háry László ezredes, a Légierők parancsnoka vezérkarával.

A főherceg neje közvetlen szavakkal keresztelte Botond névre az Aero Ever kitűnő Tücsök gépét, majd Wagner kanonok mondott nagyhatású beszédet: »Legyen ez a gép fecske, mely a magyar tavasznak hirdetője, legyen sas, mely beletekint a búzát érlelő nyári napba. Búgása legyen orgonaszó, mely az ősi határok közt újra egyesült magyar szívek Te Deumát viszi az égbe!...«

Mire a repülőnap kezdetét vette, már hatalmas karéjban feketéllett a nézőközönség a repülőtér körül. Régen nem látott tömeg lelkendezett, tapsolt a sportrepülők bravurjainak, kik igazán kitettek magukért s tudásuk legjavát adták hálás közönségüknek. A simán gördülő műsorszámokat vitéz Hefty Frigyes konferálta olyan élvezetesen, hogy a közönség szinte otthoni rádiója mellett érezhette magát. Murányi Ily csörlőstratjának sikere méltán ragadta tapsra a közönséget, mely egyre élénkebben s fokozódó figyelemmel kisérte a mind többet nyujtó programmszámokat. Nem tudnánk megmondani, melyik szám volt a nap sikere. Majoros, ki nehezen fért ugyan bele az apró Bückerbe, felemelkedve, annál kecsesebb táncot járt a levegőben, hogy végül önkéntelen csattanóját adja a nap eseményeinek. A műsoron ugyanis ködösítéssel álcázott falu elleni bombatámadás is szerepelt, melynek során a föléje repült gép képzelt bombája robbantja fel a kasirozott háztömböt. Majoros éppen hátonrepülésben húz el a házcsoport felett, mikor a sorrendet tévesztett legénység félreérti Majoros megjelenését s meggyujtja a robbantózsinórt. Abban a pillanatban, hogy a Bücker a ház fölött repül el, óriási detonáció reszketteti meg a léget s Ma-



Albrecht királyi herceg vitéz Háry László ezredessel, a m. kir. honvéd légierők parancsnokával beszélget.



A győri repülő nap vendégei: Balról jobbra: *vitéz Kovács Endre repülő őrnagy, Ojtozy Ernő repülő őrnagy, Szaitz Ottó repülő ezredes, vitéz Agostházy Emil repülő őrnagy, Pogány Lajos vezérkari százados.*

joros, ki ezekszerint »fejjel lefelé csüngve dobott volna bombát«, a dobbhártyarepesztő dördülésre ijedten dobja fél orsóval egyenesbe gépét, hogy utána ész nélkül meneküljön a »felrobbant« falu barátságtalan lakóitól.

Vadas Laco, Majoros spontán sikere láttán bősz Harag-gal ostromolta az eget, amin megint a közönség nyert, mert a napsugaras piros-sárga madár úgy bukfencezett, hogy a nézők nem tudtak hova lenni a gyönyörűségtől. Kovács Pufi viszont végigtornázta a gyengébb lelküek idegeit is, hogy a Jungmeistert ezuttal Altmeister ülte meg s csak nem maradhatott adós tudásának csillogtatásával, amikor Pettendi Hanzi végigcsinálta a műegyetemiek M. 22-jével a repülés magasiskoláját, halálosan kétségbeejtve a repülés rajongóit, kik ezuttal kénytelenek voltak meggyőződni róla, hogy akkor is lehet repülni, ha megállt a motor...

Bánhidi Tóni nem fogadkozott, csak



Albrecht kir. herceg munkatársunkkal, Szirtes Ferenc őrnaggyal beszélget.

megjelent a kis Bückerrel, aztán... aztán megállt a közönség lélekzete. Bánhidi úgy bukfencezett előre, mintha ez a háton végzett looping sorozat valami ártatlan Zöglingtaucher lett volna. Dörgő tapsot kapott érte.

Olyan pompás, változatos volt a műsor, hogy a közönség alig vette észre azt a két startot, melynek során Albrecht főherceg és hitvese a Goevier-en indult egy kis légi sétára, sőt együtt maradt akkor is, midőn a Légierők elegáns Focke Wulf Weihe-jei is elindultak s végül már csak Hild Károly és Tasnádi László karikáztak a légikeresztelőre kiváncsi utasokkal, — ezeknek száma pedig egyre nőtt, hogy végre 100-on felül akadjanak elég »merészek«, kik elhagyva az anyaföldet, annyi lelki boldogság nyomán ne is kívánkozzanak újból vissza erre a szürke sártekére.

Az ottani utászezred által emelt hidak, magasutak, korridorok tökéletesen megoldották a közönség közlekedésének ilyen alkalmakor mindig fejtörést okozó problémáját. Orsovszky clubtitkár kitűnő agilitása, nemkülönben a vagóngyár közszeretetben álló vezérigazgatójának, Barcza Ernőnek megértése tették lehetővé a rendezés sikerét, melyhez fegyelmezett magatartása, amivel még a rendfenntartásra kirendelt közegek munkáját is feleslegessé tette.

Kívánjuk, hogy Győri Aero Club újjászervezésével megindult jószándékú munkát siker koronázza s azt a nagyarányú lelkesedést, mit a repülőknek Győrben való megjelenése eredményezett, a magyar aviatika javára minnél bőségesebben kamatoztatni tudják.

KÉPEK A BESZKÁRT KERESZTELŐRŐL



A sportrepülés előkelőségei a keresztelőn: 1. Rotter Lajos. 2. Buzay Árpád dr. 3. Tasnády László 4. Nagy Béla fhdgy.



Ember Sándor dr. országgyűlési képviselő, a MAeSz társelnöke beszélget a LÜH képviselői és Rotter Lajos társaságában.

Subay József:

Repülőgép-műszerek beépítése

A májusi számban közöltem a repülőgépműszerektől megkívánt pontossági értékeket. A műszerek pontosságát beépítés előtt, átvételkor laboratóriumi, kényes, pontos ellenőrző műszerekkel vizsgálják. Az ellenőrző műszereket és az ellenőrzés módját egyik következő számban fogom ismertetni. Azonban a bevizsgált, pontos műszer sem fog helyes értékeket mutatni a repülőgépben, ha a műszert rosszul kezelték, ha rosszul építették be, vagy meg nem felelő helyre szerelték.

1. A műszerek szállítása, raktározása

Szállításhoz úgy készítsük elő a műszert, hogy az a szállítás alatt elkerülhetetlen durva kezelés mellett se sérülhessen meg. A szállítandó műszer megnevezését, számát és hogy mi célból küldjük a műszert, írjuk fel egy karton függőcédulára és ezt erős zsineggel kössük a műszerhez. A függőcédula lehetőleg fémfűzőgyűrűs legyen, mert az egyszerű papircédula könnyen leszakadhat. Ezt a cédulát akkor se hagyjuk el, ne tartsuk feleslegesnek, ha a csomagba csomagoló jegyet teszünk, amelyen mindezek az adatok fel vannak írva, mert a csomagoló jegyet rendszerint a raktárban kiveszik a dobozból.

A tiszta műszert először többszörösen csomagoljuk be selyempapirba. Hullámpapirosok között tegyük a szállító dobozába, a doboz aljára is tegyünk többrétegben összegyűrt selyempapírt, általában a műszer alatt, mellett és felette a réseket úgy töltsük ki selyempapírral, hogy a műszer ne mozdulhasson el, minden arányban lágy, rugalmas támasztéka legyen. Ha több műszert teszünk egy dobozba, közéjük több réteg hullámpapírt tegyünk. Selyem- és hullámos papír hiányában (habár ez kevésbbé felel meg) helyezzük tiszta, pormentes rongyok közé a műszert. Láttam már műszert szalmában, sőt fűrészpor közé helyezve szállítani. A szalma törmelék, fűrészpor beférkőzik a műszer belsejébe. Ellenőrizzük hát a (rendesen nem szakképzett) raktári csomagolót, nehogy ilyen hibákat kövessen el. A csomagon feltünő nagy betűkkel tüntessük fel: *»Műszer, Törékeny!«*

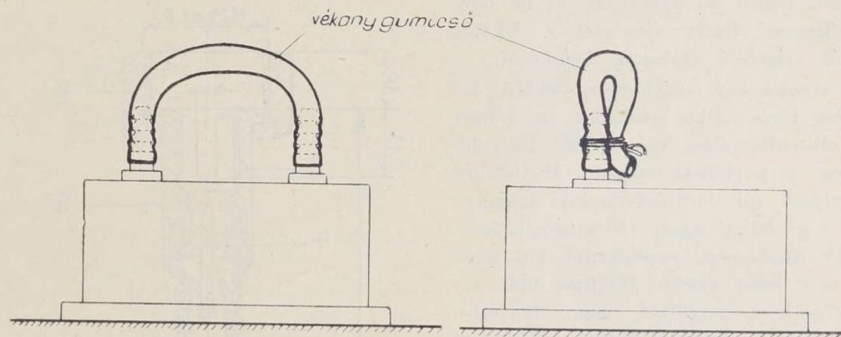
Ugy szállításnál, mint raktározásnál a távhőmérő vezetékét nem szabad 150 mm-nél kisebb átmérőjű körbe tekerni. Ügyeljünk ilyenkor, hogy a vezeték el ne csavarodjon. A mérőfejet kössük zsineggel a vezetékhez, úgyszintén a műszert (az órát) is, mert különben ezen súlyuknál fogva ide-oda lógnak, hajlítgatják a vezetéket, ezért látjuk, hogy az leginkább a mérőfejnél, vagy az óra közelében szokott elrepedni. Fordulatszámláló tengely hajlékony csövét 200 mm, vagy ennél nagyobb átmérőjű körbe tekercseljük.

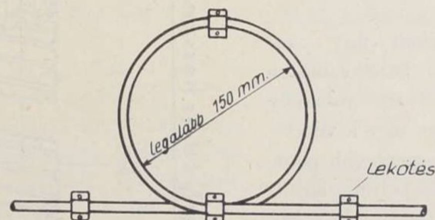
A műszert legjobb a szállító dobozában raktározni. Ha e nélkül raktározzuk, úgy számlapjával lefelé helyezzük el, mert így van legkevésbbé sérüléseknek kitéve. Műszereket egymásra rakni nem szabad, mert egymást karcolhatják, egymásról lecsúszva sérülhetnek.

Amint a műszert a gépből kiépítettük, a sebességmérők, magasságmérők, feszmérők csutoráinak nyilását el kell zárni. Fadugót (pl. gyufaszálat), papírdugót, vagy rongyot nem szabad a nyílásba dugni. Húzzunk vékonyfalu gumicsövet a csutorára. Kétcsutorás műszernél a gumicső másik végét húzzuk a másik csutorára, egy csutorásnál hajtsuk vissza és kössük le.

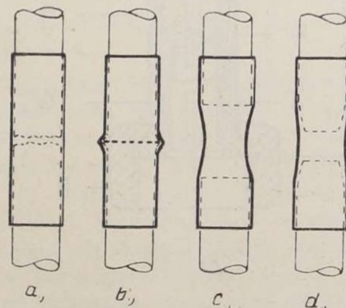
Raktáron tárolt műszerek gyakran azért mennek tönkre, mert kiváncsiságból, vagy szórakozásból túl erősen megszívják, vagy belefújnak, gyakran mert a szívott csutorába fújnak be. Raktárnokon kívül senki se nyúljon a műszerekhez.

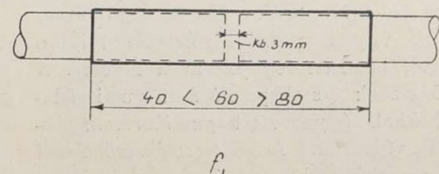
1 sz. ábra. Műszer lehelyezése



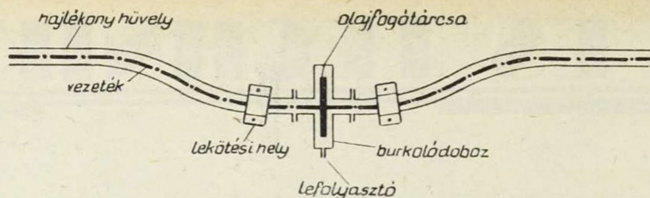


2 sz. ábra. A vezeték helyes hurkolása





3 sz. ábra. Légvezetékek összekapcsolása gumikarmantyuval



4 sz. ábra. Olajfogó a fordulatszámjelző tengelyhez

2. A műszerek beépítése

A) *Vezeték szerelése.*

A műszer vezetéke — ha lehet — csak a szükséges hosszúságú legyen. Távhővezetékének hosszát változtatni, tehát abból lecsipni, vagy hozzáforrasztani nem szabad. A felesleges, vagy hőtágulás miatt szükséges vezetékhosszat *150 mm*, vagy ennél nagyobb körbe tekercseljük. A vezetékeket lehetőleg sűrűn erősítsük a géphez, hogy repedést, szakadást okozó lengések ne keletkezhessenek. Különösen a súlyosabb csőkötéseket és a körbe feltekercselt vezetéket kell jól lekötni, de legalább is a súlyos rész közvetlen közelében. Lekötésnél ügyeljünk, hogy a vezeték fémen ne súrlódjon, ki ne dörgolódhessen. Ezért ajánlatos a lekötés helyét szigetelő szalaggal betekerni.

A vezetékeket minél egyenesebben, lehetőleg törés nélkül vezessük, ha a hajlás elkerülhetetlen, úgy minél nagyobb legyen a görbületi sugár. Hajlékony tengelynél (pl. fordulatszámláló tengelynél) a görbületi sugár 150 mm-nél, feszmérők, távhőmérő vezetékénél 100 mm-nél nem lehet kisebb. Hajlítás után ellenőrizzük a vezetéket, nem horpad-e be (nincs-e keresztmetszet szűkülés)? Ügyeljünk, hogy el ne csavarjuk a vezetéket.

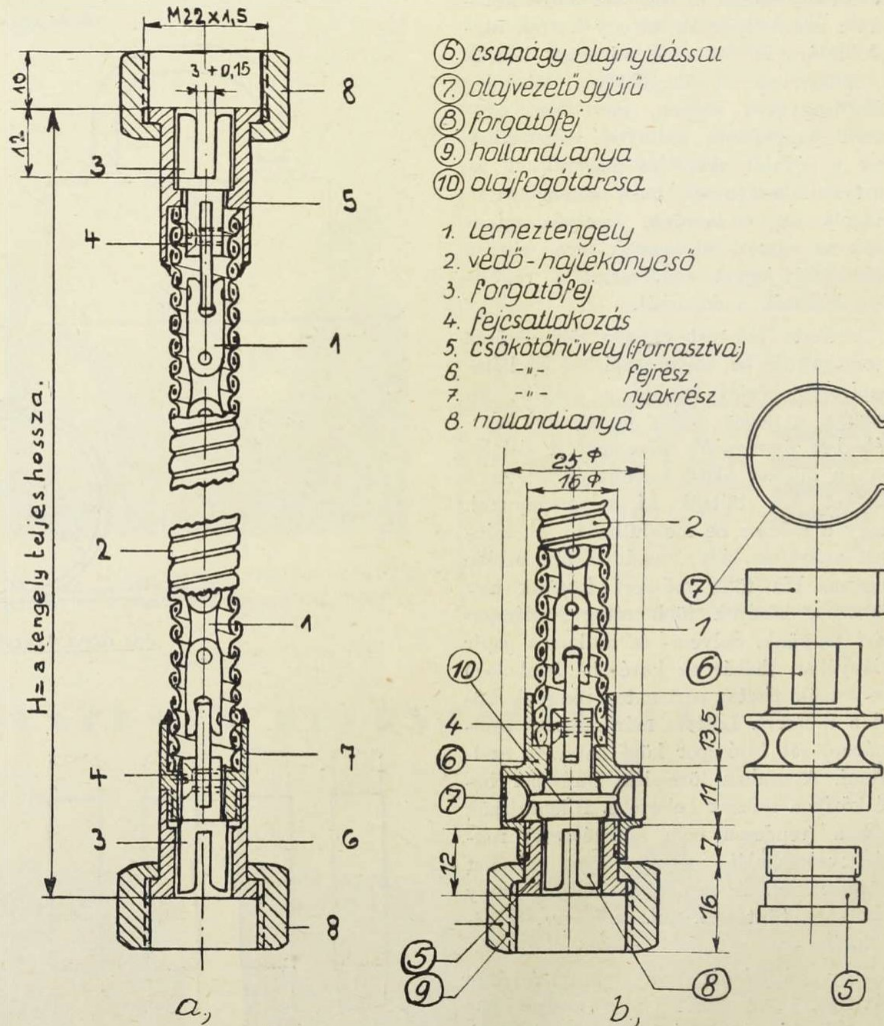
Sebességmérő légvezetékeit úgy vezessük, hogy vízzsák ne keletkezhessen (l. a 6. sz. ábrát). Ha ez valamely okból elkerülhetetlen lenne, úgy a vezetéket úgy szereljük, hogy legmélyebb pontja könnyen hozzáférhető helyre kerüljön, ide szereljünk be egy leeresztő csapot, de legalább is szakítsuk meg a vezetéket egy gumikarmantyúval, hogy a vezetékbe jutott, vagy lecsapódott víz időközönként, (heti vizsga alkalmával) leereszthető legyen.

A *légvezetéknek* legmegfelelőbb a 4 mm furatú, 1.5, vagy 1 mm vastag lágy *aluminiumcső.* Ha a cső furata kicsi, úgy a nagy légsúrlódás folytán késve, hamisan fog jelezni a műszer. A csődarabok összekapcsolódását gumicsődarabokkal, úgynevezett *gumikarmantyúkkal* végezzük. A légvezeték-csőhosszát úgy szabjuk, hogy a kapcsolások hozzá férhető helyekre kerüljenek. (Némely repülőgéptipusnál erre nem voltak tekintettel, ha a karmantyú nem tömít már eléggé, a szárnyburkolatot fel kell nyitni.)

Az összekapcsolandó csővégeket finom reszelővel simítsuk le, ne legyenek csipkések, élesek, mint a 3/a. ábrán, mert kimarják a gumit. A csővégek ne érjenek össze (l. a 3/b. ábrát), hanem kb. 3 mm rés legyen közöttük. Ha túl nagy a rés (l. 3/c ábrát), a gumikarmantyú könnyen lehúzódik, ledolgozódik. A csővéget tölcsérezni (l. 3/b. ábrát), a végekre gyűrűt forrasztani nem szükséges, sőt káros, mert a gumikarmantyú ilyen csövön nem tömít jól és nehéz ráhúzni a karmantyút. Láttam ennek ellenkezőjét is, hogy a karmantyút könnyen lehessen felhúzni, a csővégeket összeszűkítették, (l. 3/d. ábrán!) ez tilos, mert keresztmetszetszűkülés helytelen jelzést, késést eredményezhet.

A karmantyút friss, lágy, kívül egy réteg vászonnal bevont 4×10 mm-es gumicsőből vágjuk. *Vászon betétes gumicső nem jó,* mert nem elég rugalmas, nem tágul eléggé, (ez csak túlnyomásos folyadék vezetésére való). A külső vászonborítás védi a gumit fagyás és a nap szárító, vulkanizáló hatása ellen. Ha csak kívül vásznazott gumicsövet helyben nem tudunk beszerezni, úgy vegyünk friss gázcsőgumit, vagyis vásznazatlan gumit és a felszerelt karmantyút egyszeresen tekercseljük be szigetelőszalaggal, úgy hogy a szalagszélek éppen csak fedjék egymást, nehogy vastag legyen a kötés. A csupasz gumi hamar kiszárad, elfagy, megreped.

A karmantyú kb. 60 mm legyen, illetőleg a csővégeken 30 mm-el túlnyúljon. Rövidebb karmantyú lehúzódhat, hosszabbat igen nehéz a másik csővégre ráhúzni. Fel- és lecsúszásnál szokták a légvezetéket eltörni, berepeszteni, mert erősen kihajlítják, vagy erős húzásnál megszalad a gumi, a csövet hirtelen ki-



5 sz. ábra. Lemezes fordulatszámjelzőtengely.

helyes
rossz, közel a szárnyvéghez és szárnyhoz
rossz rezgés változó hossz
Mérőfej
rossz vízszákos

Sebességmérőfej és legvezeték elhelyezése

6. ábra.

hajlítjuk, kirántjuk. Ezért a cső lekötését a csővég közelében a karmantyú fel- és leszerelése előtt oldjuk fel, a vezetéket nagy sugárban a szükséges mértékig óvatosan hajlítsuk ki. A karmantyút, ragasztó, tömítő anyaggal bekenni nem szabad.

A gumikarmantyúkat sok helyen (némely gyári előírás szerint is) a végeinél sárgarézdróttal lekötözik. Ez felesleges. A friss, betétnélküli, megfelelő furatú gumikarmantyú jól zár és nem csúszik le. A drót fel- és letekercselése csak növeli a munkaidőt (ezért sem cserélik szívesen a szerelők a berepedt karmantyút), a túlfeszített drót átvágja a gumit. A gumikarmantyúkat befesteni vagy lakkozni nem szabad.

A sebességmérőfej és a jelzőműszer beépítése előtt ajánlatos láblégszivattyúval a légvezetéket átfuvatni, a port, fémrészecskéket belőle kifújni. Ne légpalackból vegyük a levegőt, mert szétrobbanthatjuk a vezetéket.

Olajnyomásmérő, benzinnyomásmérő és a távhőmérő vezeték (illetőleg a mérőfej) bekötésénél ügyeljünk, hogy jól tömítően szereljük, a szükséges tömítőalátéteket ki ne felejtsük, azok rugalmasak legyenek és a csavaranyát kellően húzzuk meg.

A kényszerhajtású fordulatszámjelző vezetéket csak a szükséges hosszban építsük be, felesleges hosszat vágjuk le. Minél egyenesebben, kevés, nagysugarú hajlítással vezessük, különben a tengely erősen surlódik a vezetékében. A súrlódás a tengely gyors tönkremenetelén (gyakori tengelycsavarodásnak, tengelyszakadásnak ez az oka!) kívül a mutató állandó lengését (különösen alacsony fordulatszámát) okozza. A mutató rezgésére vezethet, ha a forgatófej bevágása túl nagy (3+0.15 mm-nél nagyobb), vagy a fordulatszámjelző nyelve vékony (2.7 mm-nél vékonyabb), vagy rövid, (10 mm hosszú legyen!), ha a tengely csatlakozó hollandi anyáé nincs kellően meghúzva. Lehetőleg úgy vezessük, hogy az olajat ne a jelzőműszerbe vezesse. Ez néha elkerülhetetlen, ilyenkor a vezeték legmélyebb helyére olajfogót szereljünk, egyenes vezetésnél közvetlenül a műszer elé helyezzük. Ez a tengellyel együtt forgó tárcsa, mely az olajat lefolyatja, elrepíti.

Beépítés előtt, valamint minden házi vizsga alkalmával a fordulatszámláló tengelyt gondosan ki kell mosni, függőlegesen tartva olajat kell bőven keresztülfolyatni rajta, tiszta, savtalan, elég híg zsiradékot kell a hajlékony csőbe nyomni és így vissza, illetve beszerelni.

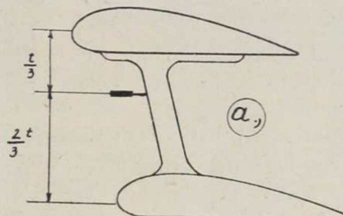
b) *Sebességmérőfej és jelző felszerelése.*

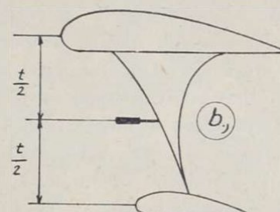
A *mérőfejet* úgy kell elhelyezni, hogy csupán a haladó szél érje, tehát a légcsavarszél, motorgondola és törzslefolyás okozta örvénylés ne érje, valamint a szárnyfelületen keletkező szívott és nyomott téren kívül legyen (lásd a 7/c, és d. ábrákon vonalkázott területet).

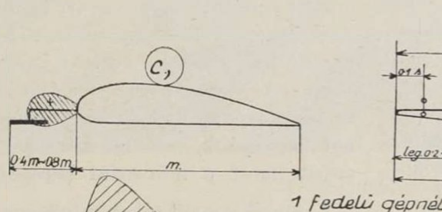
A mérőfej beépítésénél ügyeljünk, hogy a hossztengelye *párhuzamos legyen a repülőgép hossztengelyével.* Beépítésénél ezért vízszintesbe kell állítani a gépet és akkor kell a mérőfejet a hossztengellyel párhuzamosan vízszintesben rögzíteni. A mérőfej párhuzamosságát legalább a heti vizsgálatok alkalmával ellenőrizni kell, mivel kemény leszállások alkalmával, vagy gépápoláskor a fej elmozdulhat.

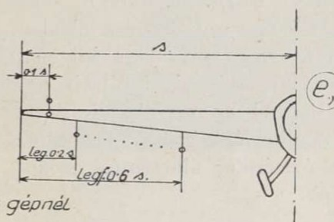
Egyfedelű gépnél a mérőfejet a szárny orrésze előtt helyezhetjük el, akkor a mérőfej szájnyilása a szárnyél előtt legalább 0.4 szárnymélységnyire legyen (l. a 7/. ábrán). Mérési pontosság szempontjából kívánatos még előbbre vinni. Némely repülőgépnél teljes szárnymélység távolságnyira előre építik. Ennek nagy hátránya, hogy a túlságosan előrenyúló mérőfej könnyen megsérül (nem láttam még olyan gépet, ahol az enynyire kiálló mérőfej ne lett volna elgörbülve, vagy sérülve) és a többi gépet ki- és betolásnál megsérti. Gyakorlatilag pontos, zavartalan mérést kapunk, ha a szárnymélység felével visszük csak előre.

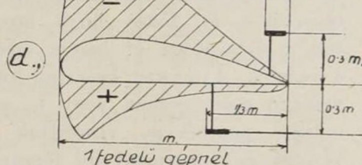
Elhelyezhetjük a sebességmérőfejet a szárny felett, vagy alatta is. Első esetben a mérőfej szájéle a szárny kilépő élétől legfeljebb 0.1 szárnymélységnyire, a hurtól legalább 0.3 szárnymélységnyire legyen. A szárny már erősen levékonyodott részén nehéz a mérőfejet elhelyezni, ezért ritkán csak mélyfedelű gépeknél látjuk ezt a megoldást.

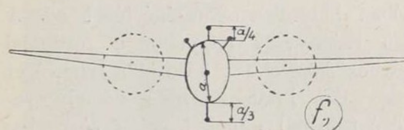






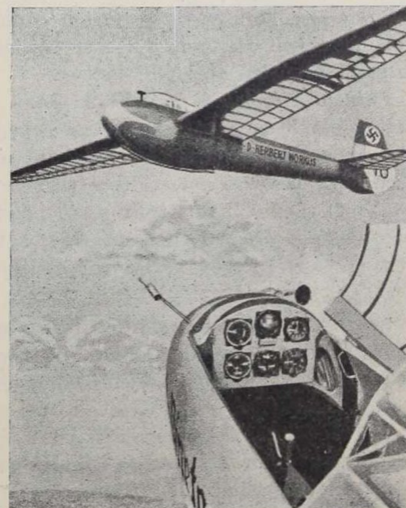






7 sz. ábra. A sebességmérőfej elhelyezése.

Ugy az orr-rész előtt, mint a szárny felett elhelyezett mérőfej a szárnyvégtől legalább 0.1 szárnyfélfesztávolságnyira



8. ábra.

legyen. Magas szárnyú gépeknél leggyakrabban a szárny alatt helyezik el a mérőfejet (l. a 7/d ábrán!). Ilyenkor a szája $^2/_3$ szárnymélységnyire kerüljön a szárny kilépő éltől és legalább 0.3 szárnymélységnyire a húrtól helyezzük el. A mérőfej legfeljebb 0.6 szárnyfélfesztávolságnyira kerülhet a szárnyvégtől, mert légcsavar szél és a törzskörüli örvények ha a törzs közelében helyezzük el azt, károsan befolyásolják.

Két- és másfélfedelű gépnél a szárnydúcon helyezzük el. Kétfedelű gépnél a szárnytávolság felső harmadában (lásd a 7/a. sz. ábrán), míg másfélfedelű gépnél fél szárnytávolságban.

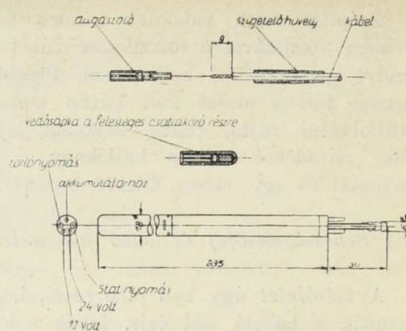
Szabad-orrú gépnél, vagyis amelynek a törzs orr-részén nincs motor, a mérőfejet az orr előtt 0.8—1 méternyire helyezhetjük el. Szívesebben építik a törzs alá, mert az orr előtt a megfigyelő kilátását és kilövését zavarja. A törzs alatt az orrcsúcstól legfeljebb 2 méternyire helyezzük el és az elhelyezési pontnál a törzs magasságának kb. 3-ával lógjon a törzs alatt (l. a 7/f. sz. ábrát). Néha az orr-rész felett, vagy orr-rész oldalán helyezik el, így nem zavarja a kilátást, ekkor a törzsmagasságnak legalább negyedével álljon el az orr-résztől. A 8. sz. ábrán a vitorlázógépeken legmegfelelőbb sebességmérőfej elhelyezési módokat láthatjuk.

A szárnyvégre helyezett mérőfej fordulóban helytelen sebességértéket ad. A külső szárnyvégi nagyobb, a fordulási sugárhoz közelebb eső kisebb sebességet mutat. Ezt kiküszöbölendő némely repülőgéptipusnál mindkét szárnyvégre helyeznek mérőfejet és azt egy közös jelző műszerhez kapcsolják, ilyenkor a műszer a helyes középértéket jelzi. Hátránya, hogy több a hibaforrása.

Eső ellen védett kivitelű mérőfejet úgy kell beépíteni, hogy a fentet jelző vonal, ha olyan nincs, úgy a statikus nyomás rései felülre kerüljenek. A tartón a csavart meg kell lazítani, a csövet így elforgatni és újból rögzíteni kell.

Fűthető mérőfejnél ügyeljünk, hogy a kellő feszültségű csatlakozórészhez kapcsoljuk a fűtőkábeleket. A csatlakozó részen be van vésve a feszültség (12 vagy 24 Volt). Legtöbb fűtött Pitot-cső mindkét szokásos áramra alkalmas (lásd a 9. ábrán). A felesleges harmadik csatlakozást le kell zárni.

Az elhelyezésről mondottak természetesen *kanalas sebességmérőre* is érvényesek. Ezt is külső zavaró befolyás mentes helyen kell elhelyezni, ennek a tengelyei is függőlegesek legyenek, mikor a gép vízszintesbe van állítva. A kanalas sebességmérők mindinkább kiszorulnak a használatból, éppen mivel helyes beépítésnél távol kell kerülniök a törzstől,



9 sz. ábra. Fűthető Pitot mérőfej

ekkor pedig a leolvasás nehéz, figyelése kényelmetlen, fárasztó.

A sebességmérő óra (jelző műszer), általában a műszerfal középvonalában beépített műszerektől (gépállásjelző, elfordulásjelző) balra, a műszerfal képmezejébe kerüljön. Műszerfalon a lyukak felfúrását lemezsablonnal végezzük. A felerősítéséhez 4 mm átm. kb. 20 mm hosszú, laposfejű, nikkelezett, vagy krómozott sárgaréz anyáscsavart használjunk. Acél, vagy vascsavart műszerfelerősítéshez ne használjunk, mert az iránytűt zavarja. A csavart, rugós alátéttel, vagy kettős anyával biztositsuk. Kettős anyánál ügyeljünk, túl ne húzzuk az első anyát, mert a műszerfül berepedhet.

A gumikarmantyúkat mindennapi vizsga alkalmával ellenőrizzük, hogy nem csúsztak-e le, főleg, hogy nem repedtek-e? Repedésen át hamis levegőt kap a vezeték. A műszer beépítése után, karmantyú csere esetén, vagy ha gyanus a műszer pontossága, vizsgáljuk meg a vezeték és a karmantyúk légzárását (tömítését) oly módon, hogy Venturi mérőfej csutorájáról húzzuk le a gumikarmantyút és a vezetéket szájjal szívjuk meg, (a műszerfalon egy szerelő figyelje a jelzőműszert) míg a mérőóra mutatója a számlapon feltüntetett sebességi érték feléig kileng. Akkor hajtsuk be a karmantyú végét és szorítsuk le laposfogóval, vagy sikattyúval. Ha a mutató visszaesik, a vezeték valahol tömítetlen.

Pitot-csöves sebességmérőnél hasonlóképpen vizsgáljuk a vezeték tömítését. Először a nyomott csövet vizsgáljuk úgy mint az előbb elmondtam, csak szívás helyett fújjunk a vezetékbe. Nagyon ügyeljünk, *nehogy felcseréljük a vezetéket,* amelyiket szívni kellene abba fujjunk, mert a mutató elgörbül, a szelencét túlterhelhetjük.

A műszer, illetve a mérőfej lekötésénél is figyeljünk erre. Az orrán a kisebb furatú csutorához kössük a szívott vezetéket, a nagyobb furatúhoz a nyomott csövet. Legtöbbször + jellel van megjelölve a nyomócső csatlakozás és — jellel a szívócsőé. Némely gyár piros gyűrűvel jelzi a szívott csutorát.

Mielőtt a szívott, statikus nyomást közvetítő csövet megszívnánk, nézzük meg, nincs-e a variométer, vagy a statoskop is rákapcsolva. Ha igen, előbb ezeket kapcsoljuk ki, a csővégeket a gumikarmantyúk végének visszahajlításával és lekötésével zárjuk, csak azután szívjuk meg a mutató fél kilengéséig.

Ha Pitot-fejes sebességmérőnél a karmantyúk gondos átvizsgálása után is tömítetlenséget találunk és helyét nem tudjuk megállapitani, úgy a jelzőműszer számlapjának lefogási helyét körös-körül kenjük be híg olajjal, a szívott vezetéket szívjuk meg és figyeljük, nem szívódik-e be valahol az olaj. Ez esetben a számlapüveget újból kell tömíteni viaszkittel. Ha az üveglap tömítése rendben van, olajozzuk be a műszerházat és szívással ellenőrizzük nincs-e valahol megrepedve? Megfújással nem szabad a ház tömítettségét ellenőrizni.

(Folytatjuk.)

A TAVASZI ORSZÁGOS REPÜLŐMODEL VERSENY

32 km-es nemzetközi távolsági rekord a magasstartos vitorlázó versenyen.


A műszaki vizsgálat.

Az idei tavaszi országos repülőmodel verseny, amelyet a Magyar Aero Szövetség a Magyar Szárnyak közreműködésével rendezett, szép eredménnyel zárult. A kézistartos verseny 12 perc, 5 másodperc ideje (Benedek György) és a magasstartos verseny 32 km távolsága (Horváth Ernő) és a jó átlag eredmények bizonyították, hogy ifjúságunknak nyujtott legkisebb támogatás és segítség bőségesen meghozza kamatait.

A versenyeket a lehető legnagyobb rendben bonyolították le. A lejtőmenti hármashatárhegyi versenyen megjelent *vitéz Laborczfy Rezső* repülő dandárparancsnok, *vitéz Horthy István* miniszteri tanácsos a MAeSz elnöke, *vitéz Bánfalvy István* vezérkari alezredes, a magyar királyi légierők vezérkari főnöke, *Kara Jenő* alezredes a MAeSz ügyvezető alelnöke és *Hültl Hümér* mérnök, főtitkár.

A versenyt meglehetősen rossz, esős idő zavarta. A fiatalok mégis bátran kitártottak s az állandóan szemerkélő esőben indították nagy gonddal épített gépeiket.

A verseny eredményei a következők:

Hármashatárhegy. Június 9.

I. Vitorlázó kézistartos verseny.

FAI-nak megfelelő kategóriában:

1. Zufalvi György Bencés Aerokör, 7 p 47 mp, Puch-művek ezüst serleg; 2. Dvornitzky Béla 6 p 30 mp, MAeSz karóra; 3. Horváth Ernő 3 p 49 mp, Ardó-cég fúrókészl., M. Szárnyak lev. lap; 4. Thoma József, Bencés, 1 p 07 mp, MSrE 30 perces motoros rep. utalv.; 5. Grohman István, Gamma Aerokör, 0 p 51 mp,MSrE mod. anyag utalvány.

FAI-nak nem megfelelő kategóriában:

1. Benedek György, Cavalloni Aerokör, 14 p 05 mp, Ferró Rt. zsebóra; 2. Sós József, Weiss Manfréd Rt. Aerokör, 3 p 36 mp, M. Szárnyak fémmodel; 3. Király Géza, Fulgur Aerokör, 3 p 25 mp, Aeromechanika 10 P-ős anyag; 4. Borlai István 3 p 15 mp, Reich A. 3 nyakk. és Vadásztöltténygyár borotvakészlet; 5. Patay István 145. sz. cserkészcs., 2 p 57 mp, Ardó-cég fűrészkészl. és M. Szárnyak lev. lap; 6. Thár Nándor, Fulgur Aerokör, 2 p 23 mp, Aszalay Lajos ezüstplakett; 7. Schallinger Károly, 2 p 11 mp, Lüh. mod. anyag; 8. Bogdán Gábor, WM Rt. Aerokör, 2 p 08 mp, Lüh. mod. anyag; 9. Király Gyula, Toldi Aerokör 2 p 02 mp, Lüh. mod anyag; 10. Meszetler György, 1 p 55 mp, Lüh. mod. anyag; 11. Ujj Gyula, 1 p 55 mp, Lüh. mod. anyag; 12. Ujj Gyula, 1 p 45 mp, Lüh. mod. anyag.

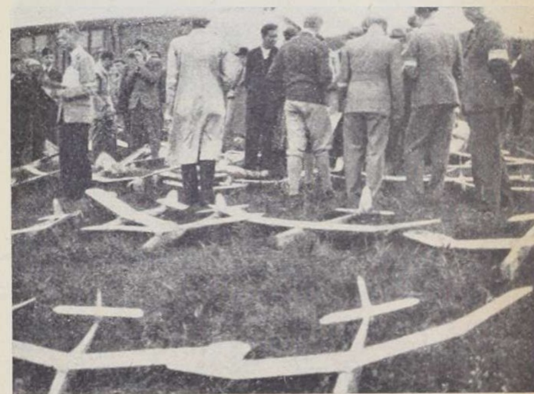
A nap legjobb eredménye: Kultuszminiszter díja. Nyerte: Benedek György, Cavalloni Aerokör, 14 p 05 mp idővel.

FAI kategóriában nemzeti rekord: 40 P. Nyerte: Zufalvi György, Bencés Aerokör, 7 p 47 mp idővel.

Szerkezeti díj: 25 P. Nyerte: Benedek György, Cavalloni Aerokör, Komp. irányított vitorlázórepülő modeljével, 14 p 05 mp idővel.

Legszebb kiállítású model: 25 P. Nyerte: Borlai István.

Szorgalmi díj: 2 könyv és 1 sorozat levelezőlap (M. Szárnyak). Nyerte: Ujj Gyula (aki 6 rep. modellel vett részt a versenyen és ezek közül kettő helyezést ért el).


A vitorlázó géppark.


Horváth Ernő rekordot repült gépével.

Budaörs, Június 29.

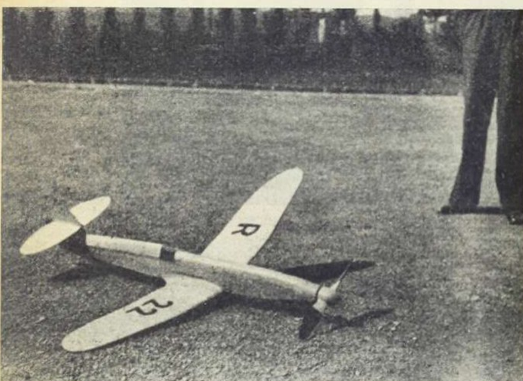
II. Motoros repülőmodelek versenye.

FAI-nak megfelelő kategóriában:

1. Piesnik János, 50 mp, MAeSz látcső; 2. Kunár László, 49.1 mp, Fehér Optika fényképezőgép; 3. Bors András, 49 mp, MSrE 30 perces mot. repülés; 4. Horváth Ernő, 48 mp, Ardó-cég szerszámok és Reich 3 nyakk., 1/4 kg gumi.

FAI-nak nem megfelelő kategóriában:

1. Rechnitzer János, Magyar Pamutipar, 1 p 44 mp, Danuvia ezüst szelence és Lüh. anyag; 2. Horváth Ernő, 1 p 07 mp, Lüh. körzőkészlet és Lüh. anyag; 3. Benedek György, Cavalloni Aerokör, 1 p 10 mp (futómű nélk.), Aeromechanika 10 P-s utalványa; 4. Berbás József, 50 mp, Reich 3 nyakk. és Vadásztöltény Rt. borotvakészl.; Wagner Mihály, WM. Rt. Aerokör, 44 mp, Reich 3 nyakk. és Reich 1/4 kg gumifonál.



Rechnitzer testvérek versenygépe.



A budaörsi repülőtéren.

III. Vitorlázó repülőmodelek magasstartos versenye.

FAI-nak megfelelő kategóriában:

1. Nemesvári Ervin, Szt. László g., 2 p 43 mp, MAeSz fényképezőgép; 2. Veress Mihály, Marx és Mérei, 1 p 23 mp Bpest Szfőv termo-, baro- és hydrometer; 3. Thoma József, Bencés, 1 p 14 mp, özv. Martinovicsné: karóra.

FAI-nak nem megfelelő kategóriában:

1. Bogdán Gábor, WM. Rt. Aerokör, 8 p, Állami Gépgyár bronz szobor; 2. Horváth Ernő, 6 p 35 mp, M. Szárnyak ezüstözött fémmodel; 3. Kapuvári Gyula, 2 p, Ferro Rt. zsebóra; 4. Kőhalmi Elemér, Toldi Aerokör, 1 p 46 mp, Lüh. anyag; 5. Gundisch Gusztáv, 1 p 26 mp, Lüh. anyag, 6. Tihanyi Elemér, Székesfehérvári, 1 p 12 mp, Lüh. anyag; 7. Harsány György, 1 p 07 mp, Lüh. anyag; 8. Bániczky Gyula, Székesfehérvári, 1 p 07 mp, Lüh. anyag; 9. Benedek György, Cavalloni Aerokör, 1 p 06 mp, Lüh anyag.

Az összes versenyeken legjobb eredményt felmutató ifjúsági aerokör: Budapesti Bencések. Nyerte: Marx és Mérei : Repülés fizikája.

Vitorlázó magasstartos versenyben a legjobb eredmény elérő: Bogdán Gábor (Weiss Manfréd) 8 p idővel, nyert: 40 pengőt.

Motoros időtartamban legjobb eredményt elérő: Rechnitzer János (Magy. Pamutipar) 1 p 44 mp idővel, nyert: 30 P-t.

Motoros szerkezeti díjat: 30 P-t, nyerte: Rechnitzer testvérek.



Egy új konstrukció.

Vitorlázó gépek szerkezeti díját: 10 P-t, nyerte: Horváth Tibor (Gamma).

*

A modelverseny tanulságairól s az őszi verseny előkészítéseiről a következő számunkban írunk.

Jól teszik modelezőink, ha a nyári időt szorgalmas munkával töltik el s az őszi versenyre még nagyobb felkészültséggel indulnak.

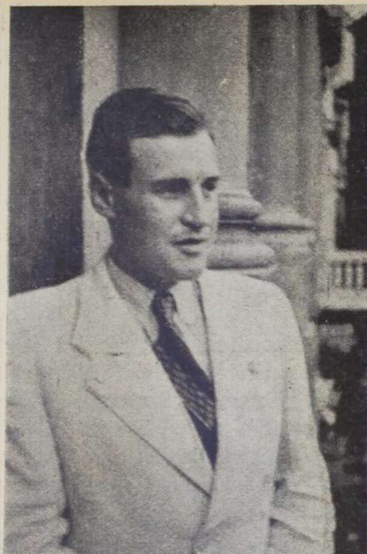
A tavalyi eredmények biztató jelei valószinüvé teszik, hogy ősszel jónéhány nemzetközi rekorddal gazdagítjuk a világ modelező eredményeit.



Csalódás . . .

REJTVÉNYROVATUNK ANYAGTORLÓDÁS MIATT KIMARADT

A júniusi eredményeket augusztusi számunkban közöljük.



HORST WINKLER
főszerkesztő.

Der Bau und Flug von Flugmodellen ist der Anfang jeder fliegerischen Betätigung, gleichgültig, ob in Ungarn oder in Deutschland.

Horst Winkler.

Rom, den 13. VI. 1937.

Horst Winkler

a »Modellflug« főszerkesztője, a római repülősajtó világkongresszus egyik német kiküldöttje volt. Modelezőink jól ismerik a nevét és munkáit. Főszerkesztőnk kérésére néhány sort írt modelezőink számára. A szöveg magyar fordításban a következő: »A repülő modelek építése és repítése minden repülőtevékenység kezdete. Magyarországban vagy Németországban egyaránt«. Szeretettel üdvözöljük őt lapunk hasábjain, mint a magyar modelezők barátját.

BENZINMOTOROS REPÜLŐGÉPMODEL BEMUTATÓ RÓMA REPÜLŐTERÉN



Indul a kis benzinmotoros model.



»Motorpróba«.

A római kongresszus résztvevőinek tiszteletére a Littorio-i repülőtéren benzinmotoros repülőmodel bemutatót rendeztek. Érdekes, hogy az olaszok egyáltalában nem is próbáltak a külföldön (Amerikában) bevált motor tipusokkal, hanem maguk konstruálta gépekkel indultak a munkának.

A bemutató igen érdekes volt. Egészen fiatal diákok 1.20 m fesztávolságtól 2 méterig terjedő gépeket építettek s különböző nagyságú motorokat szereltek be.

A gépek elég szépen repültek, csupán az indítás körül volt némi baj. Ha azonban a kis motoros beugrott, szorgalmasan krákogva vágott neki a kis gép a levegőnek. Egyik igen szépen repülő gép szerencsétlenül járt, mert az Ala Littoria központi épületének fala erősebbnek bizonyult a kis gépnél.

A modelbemutatót nagyszámú közönség nézte végig. Közben érkezett meg este fél 6 körül a MALERT Ju. 52-es a »Kis József« virjei *Magjerek* repülő főhadnagy és *Kelemen* főhadnagy vezetésével.

A magyar pilóták is örömmel nézték a kis olaszok szorgalmas munkáját. A bemutató után az Ala Littoria igazgatósága vendégül látta a kongresszus résztvevőit.



Az egyetlen gumimotoros gép építőjével a versenyen.



A kis gépmadarak várják az indítást.



A zsüri. Háttérben indulásra készen a Savoia 74. utasszállító gép.

Weekend a világürben
(Egy rakétaturista napíójából)

Szombat, délután 3 óra.

Elhagyva a Föld légkörét, gépünk bukfencet vet és máris zuhanunk lefelé a Holdba. Kitekintek az ablakon. Nézem a Földet. Nézem és gusztálgatom. Innen messziről, gépmadártávlatból tisztán látni, hogy a két sarka menynyire be van horpadva. Ideje volna új sarkat ütni rá.

Délután 5 óra.

Uzsonna a Holdban.

Egyik utitársam érdeklődéssel néz körül.

— Mit keres? — adom fel a kérdést.

— Menyasszonyom hozományát, — fefeli utitársam.

Hát jó helyen keresi, annyi bizonyos. Mert az csakugyan a Holdban van.

Este 8 óra.

A Tejúton haladva, majdnem összeütköztünk a Göncöl-szekérrel. Mi betartottuk a hajtási szabályt, balfelé tértünk. de a Göncöl-szekér nem jelezte az irányt. Most vettük észre, hogy közelebb kerültünk hozzá, micsoda ósdi jármű ez a légi szekér. Még csak rendszáma se volt. Az lenne a legokosabb, ha kivonnák a forgalomból.

Éjfél 1 óra.

A Sarkcsillagra érkezve azonnal betértünk egy sarki-kávéházba. Pesti ember nem lehet el kávéház nélkül. Sarkigazság ez! Amíg elszórakoztunk, gépünkre a sarki rendőr vigyázott.

Hajnali 5 óra.

Üdvözöljük a Napot. Forró pillantást vet ránk. Hogy mit mond, nem tudjuk, lángnyelven beszél. Vezetőnk útközben megsebesült. Könyökét érte egy meteor. Sebét bekötöztük, szerencsére kéznél volt az »éter«.

Reggel 7 óra.

Tisztelgünk a Vénusz előtt. Igy közelről nem is olyan szép. Ráférne egy kevés kozmetika. Tovább repülünk a Szaturnusz felé. Csodálatos, egyetlen gyűrűt se látunk.

Később megtudtuk, hogy a légi rendőrség intézkedésére, a földi lakók közeledésének hírére a Szaturnusz valamennyi gyűrűjét safe depositba zárták.

Egyik utitársam kinyujtja a kezét az ablakon és gyorsan elkap egy csillagot. Zsebrevágja.

— Hát maga mit csinál? — kérdeztem tőle.

— Viszem a Mancinak. Megigértem neki, hogy lehozom az égről a csillagot.

DYMI



25 ÉV A MAGYAR REPÜLÉSÜGY SZOLGÁLATÁBAN

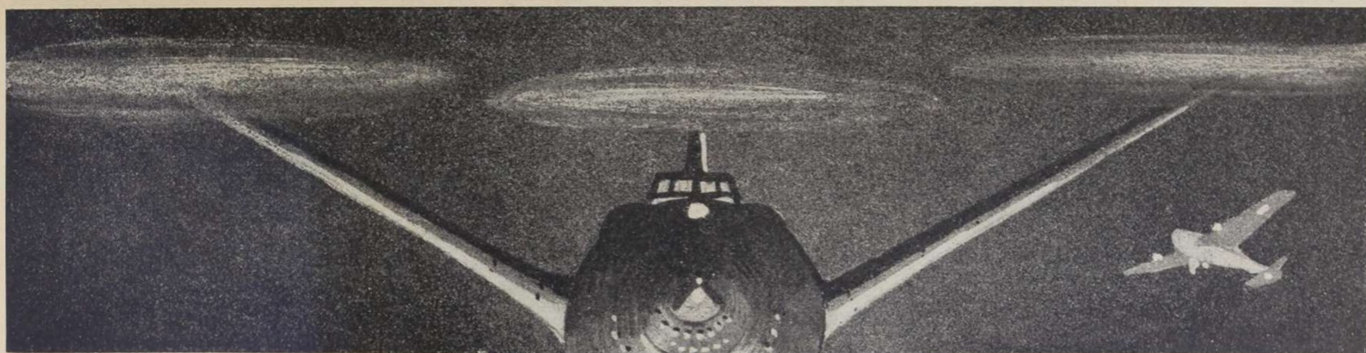
Huszonötéves megszakítás nélküli, termékeny repülő tevékenység, értékes pionír- és pedagógiai munka előtt hajtja meg zászlaját a *Magyar Szárnyak.*

Belső örömmel és meghatódottsággal adjuk közre kiváló munkatársunknak, *vitéz Hefty Frigyes* tábori pilóta, főoktató képét, mely az elmult 25 év után is aktív munkában, frissen, mosolygós arccal mutatja be Frici bátyánkat olvasóinak, növendékeinek s mindazoknak, akik mindig szeretettel gondolnak rá.

1914. júniusában esett át a levegő keresztségén, ezt megelőzően azonban már két évig mint egészen fiatal ember, Rákos szorgalmas látogatója volt és megismerkedett a Rákos-mező nagyjaival. 1915-ben már tábori pilóta és az első vitézségi érem tulajdonosa. Az olasz és román fronton sokszor tünteti ki magát, s 44 hónapos frontszolgálata alatt 15 kitüntetést kapott. Az arany vitézségi érmet háromszor érdemelte ki. A forradalom alatt a híres Háry-vadászrajban szolgált, majd a kommunisták fogságba vetik. A kommün után a siófoki fővezérletnél futárszolgálatot teljesít. Ezután rövid ideig Svájcban igyekszik repülőtevékenységének folytonosságát biztosítani, s 1922-ben a Magyar Légiforgalmi Rt. pilótája; légi úton hozza haza a vállalat első F. III. Fokker gépét. Időközben a megalakult Feiro műveknél a két híres Rotter-gép berepülője és tanácsadója. Ezután csaknem egy évig az Aero express Hidroplán Vállalat F. 13. Zunkersein repülője Budapest—Bécs között és utána 5 éven át a francia utasszállító gépeket vezeti.

1929-ben Petróczy ezredes kezdeményezésére, mint Bernard alezredes munkatársa, szervezi a magyar motornélküli repülést, 14 egyesület megalakításában fáradhatatlan munkásságot fejt ki s a magyar sportrepülés történetében kitörölhetetlen érdemeket szerez.

Amikor őszinte szeretettel köszöntjük benne a fáradhatatlan szervezőt, az önzetlen repülő magyart és a magyar repülősajtó egyik kiapadhatatlan munkását, kérjük az Istent, hogy tartsa meg őt számunkra sok-sok esztendeig éppen olyan frissnek, tevékenynek és jókedvűnek, mint ahogy azt fényképünkön látjuk.



A LEVEGŐ CÉZÁRJA

Fantasztikus regény

Irta: CSÁSZÁR GÉZA

(Folytatás) *(3)*

II. FEJEZET.

Az Angol Legfelsőbb Titkos Tanács titokzatos események középpontjában. — Az alsóház visszautasítja a „Pax" fedélzetéről érkezett ultimátumot. — Mi történt Gibraltár 7. sz. erődjével?

Éjfélkor már sűrű, fojtogató köd gomolygott London utcáin és piszkosszürke háztengere felett. Az ívlámpák riadtan pislákoltak szürke utcák mélyén és a még el sem múlt izgalom riadtan kalapált a bábeli város szivében. Katonai és politikai szerveket azonnali ülésekre parancsolt össze a telefon; az Angol Nemzeti Bank igazgatóját, aki a londoni köd elől Miamiban keresett menedéket, hazakábelezték, a dancingokban egy ismeretlen, de fenyegető veszedelem lidércnyomása alatt lehalkult a zene s ezer Tommy nézett riadtan ezer Grace szemébe:

— Vajjon mi ez?

A Tengeri Kereskedelmi Szindikátus elnöke ugyanezt kérdezte a kétszázmillió angol fontot reprezentáló igazgatósági tagoktól s csakúgy nem kapott választ, mint Stradford őrnagy, aki a Legfelsőbb Titkos Tanács ülésén mondotta el látogatását a »Pax« fedélzetén.

— Azzal a paranccsal tettek le — fejezte be előadását —, hogy üzenetüket a legrövidebb úton adjam át a miniszterelnöknek. Megtettem. Egyéb jelentenivalóm nincs.

Karja lassan a hamutálca felé nyúlt. Amíg leverte a hamut, ujjai nem reszkettek, bár minden arcon szorongó félelem ült s a terem hangulata Edgar Poe »Holló«-jának borzongató pillanataira emlékeztetett.

Lord Beaconsfield savószinü szeme lassan az állva referáló Stradford felé emelkedett. Fáradt hangon kérdezte:

— Angolok lehetnek?

Stradford gyenge vállrándítással felelt:

— Nem tudom. A parancsnok kifogástalan angolsággal beszélt s angolul adott parancsot a kormányosnak is.

A Lordok Házának képviselője, egy kicserzett arcú, választékos eleganciával öltözött, monoklis gentleman tett föl kérdést:

— A parancsnokon és kormányoson kívül nem látott más embert azon a hajón?

Lord Bartford igazi angol volt. Mindig hajókban gondolkozott.

— Senkit se álttam és úgyszólván semmit se hallottam. Ez a gépszörnyeteg tökéletes zajtalansággal dolgozott.

— Vajjon honnan jöhetett ez a veszedelem? — töprengett lord Beaconsfield.

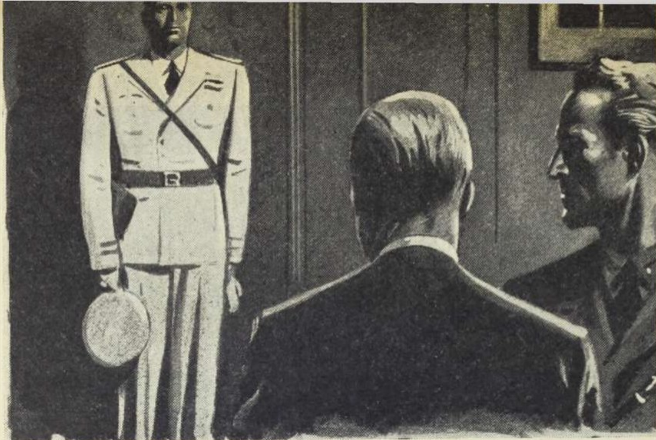
A Scotland Yard igazgatója, — az utóbbi évben a szocialisták leghevesebb ellenzésére militarizáltak minden angol közintézményt —, Chiltern tábornok, a volt palesztinai diktátor, meglepő közlést tett:

— Közvetlen értesüléseink ezek: a félelmes idegen gépet először a Themze torkolata felett látták, utána Dartford felett tünt fel, aztán Greenwich észlelte. Az irány pontosan kelet-nyugati.

— Akkor Németországból jött ez a pokolgép! — kiáltott fel lord Beaconsfield, korát és az angol hidegvért megcáfoló nyugtalansággal.

Chiltern tábornok lassan ingatta a fejét:

— Nem. Az Intelligence Servicehez már régebben befutottak jelentések egy fantasztikus találmányról,



A párnázott ajtó halkan kinyilt és az ajtóban vakítóan fehér ruhájában ott állott a félelmetes, rejtélyes idegen.

amely a légköri elektromosságot használja fel repülőgépek hajtására. A tengerészeti arzenál ellen elkövetett sikertelen merénylet után egy kémet helyeztünk letartóztatásba. Pontos utasítás volt nála arra nézve, hogy ennek a konstrukciónak rajzát szerezze meg. Hajlandók lettünk volna szabadonbocsájtani és megfelelő pénzzel ellátva azzal megbízni, hogy a találmányt részünkre szerezze meg...

Öt oldalról csattant fel egyszerre az izgatott szó:

— És?

— Nem vállalkozott rá!

A Lordok Házának képviselője érdeklődéssel fordult a tábornok felé:

— Milyen nemzetiségü volt ez a kém?

— Orosz volt!

— És hova akarták küldeni?

— Magyarországba!

Stradford őrnagy arcán csendes mosoly suhánt át, amely nem kerülte el a tábornok figyelmét.

Stradfordra nézett:

— Miért mosolyog, őrnagy úr?

— Az oroszok nem szivesen tesznek látogatást Magyarországon. Húsz évvel ezelőtt valami közlekedési baleset érte a bolsevizmust Budapesten, és azóta...

Kis szünetet tartott, pillanatig gondolkozott, aztán mégis befejezte a mondatot:

— Azóta a bolsevikok inkább Londonban kisérleteznek.

A Legfelsőbb Titkos Tanács elnöke összevonta a szemöldökét és éppen válaszolni akart, amikor asztalán halk berregéssel megszólalt a telefon. Felvette a kagylót. A szobára izgatott, nyugtalanító csend feszült.

— Titkár úr? Tessék! Micsoda?!

Kezében megremegett a kagyló s remegett a hangja is, amikor szinte hadarva folytatta:

— Azt mondja, hogy itt van annak a rejtélyes gépnek a parancsnoka? Nem misztifikáció?... Azonnal kisérje be!

Lord Bartford tétova mozdulattal igazított nyakkendőjén, Chiltern tábornok azonnal felkelt és a zsebéhez kapott, lord Beaconsfield alsó ajka lefittyedt, s bambán meredt maga elé, a királyi ház két képviselője szenvtelen nyugalommal hallgatott, csak Stratton nemzetvédelmi miniszter szemében villant fel egy baljóslatú láng.

A párnázott ajtó halkan nyílt és az ajtóban vakítóan fehér egyenruhájában ott állott a félelmes, rejtélyes idegen.

— Ő az! — kongott Stradford őrnagy hangja.

Lord Beaconsfield felállt, az idegen kissé megbiccentette a fejét. Nyugalma félelmes volt, imponáló, hideg és lenyügöző.

A Legfelsőbb Titkos Tanács elnöke csak pillanatok mulva találta meg a hangját, amelyben azonban alig ismert a sajátjára.

— Hogy kerül Ön ide?

Az idegen arcán mosoly suhant át:

— Taxin.

— És honnét tudta, hogy a Titkos Tanács ülésezik?

Az idegen mosolya most egy másodperccel tovább tartott:

— Nem tudtam. Csak Önnel akartam beszélni, lord Beaconsfield. Önnel, aki húsz év óta áll az angol politika mögött.

Lord Beaconsfield most már magához tért. Hangja keményen csattant:

— Kicsoda Ön?

— Nem vagyok Anglia ellensége és mindössze azért jöttem, hogy egy elfogadható ajánlatot tegyek, amelyet a kormány sajnálatosan nem méltányol. Talán éppen az Ön tanácsára, lord Beaconsfield.

A lord most már gőgös volt és hideg, kemény és könyörtelen őrzője annak az impériumnak, amelyet Anglia fél világ és egy félmilliárd ember felett gyakorolt. Érezte maga mögött a verhetetlen és diadalmas angol hajóhadat, Nelson admirális dicső hagyományainak büszke őrzőjét, a tökéletesen kiépített angol államszervezet pompásan működő gépezeteit, vasutak kilométereinek millióit, az ércben és szénben kifogyhatatlan tárnák labirintus-rengetegét, a millió művelt és kemény rabszolgatartó angol intellektuelt és az engedelmes rabszolgák százmillióit, a dominiumok kimeríthetetlen gazdagságát és megtörhetetlen hűségét, a világ feletti hatalmat, amit Anglia képvisel, s amit a City silány bankárai aprópénzre és népek nyomorúságára váltottak fel.

Szeme hidegen csillant, amint tekintete rászegeződött a nyugodtan álló idegenre.

— Ön vakmerő módon behatolt ide. Ez sikerült. De kijutni már nem fog.

Feje lassan oldalt fordult, aztán hangja élesen csattant:

— Stradford!



Lord Beaconsfield karja lehanyatlott...



A lord hevesen előre mozdult, de egy rászegezett pisztollyal találta magát szemközt.

Az őrnagy kezében megcsillant a pisztoly, hangja nyugodtan csengett:

— Készen vagyok!

A cső pontosan az idegen szivének irányult, akinek szemében mosoly bujkált. Lord Beaconsfield felé majdnem simogató lágysággal szálltak szavai:

— Azt hittem, hogy a Legfelsőbb Titkos Tanács ülésezik, s most kiderül, hogy...

Tekintete lassan végigjárt a szobában tartózkodókon, aztán már kissé keményebben hangzott a mondat befejezése:

— Hogy egy gengsztertanyára tévedtem...

A Legfelsőbb Titkos Tanács tagjai egy emberként ugrottak fel, csupán a királyi ház két tökéletes eleganciával öltözött képviselője maradt ülve. Az egyik nyugodtan szólt:

— Hellyel kellett volna megkínálni a gentlemant.

— Letartóztatom! — csattant fel lord Beaconsfield hangja s a következő pillanatban Stradford őrnagy már az idegen mellett állott, aki most csendesen mosolyogva mondotta:

— Önök ugyan nem fognak letartóztatni senkit...

Lord Beaconsfield karja lehanyatlott, két kezével egy szék támlája felé kapott, de akkor már elvágódott Stradford őrnagy is. A palesztinai diktátor szeme egy pillanatra a csillárba meredt, aztán a hatalmas test lassan összeomlott.

A szobában finom ibolyaillat terjengett.

A fehérruhás idegen még mindig mosolygott. Felvette, majd zsebrevágta Stradford revolverét, kikutatta a többbit is, de csak lord Beaconsfield zsebében talált egy olyan okmányt, amely felkeltette érdeklődését. Mohón végigolvasta, zsebretette, aztán az ablakhoz ment, annak mindkét szárnyát kitárta, s ekkor a szoba sarkában széket húzott maga elé. Leült, rágyujtott egy valószinütlenül vastag cigarettára.

— A kábulat maximum három percig tarthat — mormogta.

Elsőnek Stradford ébredezett. Egy pillanat alatt öntudatához tért s villámgyorsan talpraugrott. A Somme árkait járt katona nem ismerte a félelmet. Elismeréssel tekintett a fehérruhás idegen felé:

— Ezt jól csinálta!

Az idegen mosolygott:

— A többit is jól fogom csinálni.

Most Lord Beaconsfield tápászkodott lassan talpra. Benne az angol világhatalom omlott össze s arcán meglátszott, hogy csak nehezen jönnek rendbe kuszált gondolatai. A királyi ház két képviselője megzavarhatatlan nyugalommal igazította helyre ruhája ráncait. Mindketten érdeklődéssel néztek az idegen felé, akit majdnem elperzselt a Legfelsőbb Titkos Tanács elnökének gyűlölködő pillantása.

Az idegen most angyali szelídséggel mosolygott:

— Lám, nem tartóztatott le lordságod...

A lord hevesen előremozdult, de egy rászegzett pisztollyal találta magát szemközt. Megtorpant és sápadt arccal hallgatta az idegent.

— Különleges gázzal is rendelkezünk. Pillanatok alatt hat, bár a szer teljesen ártalmatlan. Néhány perccel előbb elpattantottam egy fiolát... Nekem nem árt, rajtam gázmaszk van.

Gyűszűnyi készüléket emelt ki orrlyukaiból.

— Magyar találmány — magyarázta mosolyogva. — Gyártási titkát megfelelő rekompenzációk ellenében szivesen eladjuk Angliának... Jó és sokkal keresztényibb szer bennszülöttek lázadásainak leverésére azon eszközöknél, amelyeket Kitchener lord alkalmazott Indiában... és Chiltern tábornok Palesztinában...

A tábornok két válla megrándult. Csak a szeme villanása felelt a gúnyra.

Lord Beaconsfield a félelmes idegen felé fordult:

— És most mondja meg végre, mit akar Ön Angliától?

A fehérruhás megkeményedett arccal, komor hangon válaszolt:

— Igazságot Magyarországnak! Az Ön kalmárpolitikusai húsz esztendővel ezelőtt lerombolták a keresztény civilizáció keleti végvárát, azóta nálunk milliók éheznek és határainkon túl milliók szenvedik el a legbarbárabb rabszolgaságot. A gonosz és ostoba békeszerződések beteggé tették Európa egész gazdasági szerve-



Amíg az átszállítás folyt, a félelmes idegen néhánysoros írást helyezett el az asztalon.



Az angol városok utcáin öles plakátok közölték az általános mozgósítás elrendelését.

zetét. Önök az időben bíznak és azt hazudják, az majd begyógyítja sebeinket. Hát mi megelégeltük a hazugságokat. Mi békét teremtünk Európában. És Önöktől azt követeljük, hogy parlamentjük ünnepélyesen semmisítse meg a békeszerződéseket és ugyanazon időben hozzon hasonló határozatot Franciaország is...

Lord Beaconsfield vércsehangja csapott a beszédbe:

— És ha nem tesszük?

— Ön hiába tesz javaslatot a tengeri, szárazföldi és légi haderő általános mozgósítására. A javaslata itt van a zsebemben. Tudom, hogy ballonzárt rendelt el a Croydon—Woolwich—Ilford—Epping vonalon és máris készenlétbe helyezte az angol főváros egész légvédelmi tüzérségét azokkal a titkos szervekkel együtt, amelyek csak a legnagyobb háborús veszély esetén vehetők alkalmazásba. De mindez csak gyámoltalan próbálkozás. A mi fegyvereinkkel Ön nem bírhat...

Egy pillanatnyi szünetet tartott.

— Adok Önnek egy lehetőséget, hogy meggyőződjék erről. Egy órával ezelőtt kétszáztíz ballont kötöttek ki Croydon és Epping között. Közönséges repülőgépek ellen ez lehet hatásos védelem, mi azonban pillanatok alatt elseperjük. Könnyen meggyőződhet erről, ha felhívja Croydont.

Lord Beaconsfield szemében felcsillanó reménykedéssel tárcsázta fel a croydoni repülőteret, amellyel közvetlen vonala volt. A parancsnok azonnal jelentkezett és a Legfelsőbb Titkos Tanács elnöke szürkülő arccal hallgatta a jelentést, majd kiejtette kezéből a kagylót.

— Valamennyit elpusztították — mormogta megsemmisülten.

Siket, halálos csend ült a szobára. Aztán még egy szópárbaj pergett le a fehérruhás idegen és lord Beaconsfield között.

— Ön a premier helyettese. Hajlandó kívánságaink értelmében javaslatot terjeszteni a parlament elé?

— Nem vagyok hajlandó!

— Ön inkább újabb, borzalmas háborúba kívánja hajszolni a világ millióit?

— Anglia nem engedi megalázni magát!

— Az igazság elismerése nem lehet megalázás Angliára nézve.

A fehérruhás most a titkos tanács többi tagjához fordult:

— És Önök, uraim?

Néma csend volt a válasz, aztán hűvös, most már nyugodt hangon lord Beaconsfield szólalt meg:

— Öt perccel ezelőtt megnyomtam a riadócsengőt. A tanács palotáját gépfegyveres, lángszórós katonai kordon veszi körül. Az Ön pokolravaló bódító gáza ellenére se menekülhet innét. Aztán majd lesz ideje megpuhulni börtöneinkben...

Arcát felfújta a gúny és kevélység s az a meggyőzhetetlen konokság, amellyel az újabbkori angol történetírók és jólfizetett publicisták szívesen jelölték meg a »konzervativizmus« összefoglaló szóval.

A fehérruhás végigmérte a lordot s a következő pillanatban újból átható ibolyaillat töltötte meg a szobát. Az illat most mélyebb és intenzívebb volt. A Legfelsőbb Titkos Tanács hét tagja a következő pillanatban a szőnyegen hevert. A fehérruhás az ablakhoz ugrott. Künn majdnem feketén kavargott a köd az ötödik emelet magasságában. Öt méterre se lehetett látni. A fehérruhás zsebrádiójával néhány Morse-jelet adott le s két perc mulva a lomha, kavargó ködből lassankint kifúrta óriás testét a »Pax«. Orrából fémpadló siklott be a szobába. Korlátjaiba kapaszkodva két férfi ugrott a szobába.

— Gyorsan, fiúk! — rendelkezett a fehérruhás. — Öt percünk van még s három perc elég az átszállításukra...

Amíg az átszállítás folyt, a félelmes idegen néhánysoros írást helyezett el az asztalon. Csupán ennyi állott rajta: »A Legfelsőbb Titkos Tanács hét tagját köszönettel felvettem a »Pax« fedélzetére. Parancsnok.«

Ismeretlen hang még ezen az éjszakán a titokzatos emberrablás minden részletéről informálta az Evening Standard szerkesztőségét, amely másnap reggel négyoldalas cikkben röpítette világgá a szenzációt.

Anglia felhördült, a parlament néhány szónoka fuldokló gyűlölettől fűtött beszédben követelt azonnali megtorlást. Amerikából riporterek százai indultak el repülőgépeken Albion felé. A tiltakozó kórushoz csatlakozott a francia sajtó is, csupán a »Gringoire« ütött meg sajátosan egyéni hangot, megállapítva, hogy Anglia népe hajlandó a követelések teljesítésére, ha a »Pax« parancsnoka becsületszavával kötelezi magát arra, hogy sohasem adja vissza az elrabolt angol államférfiakat.

És ugyanezen az éjszakán ismeretlen tettesek levegőbe röpítették Gibraltár 7. sz. erődjét, amelyet a modern haditechnika csodájának tartott Európa minden katonai szakértője. A példátlan erejű robbanás hatvanméteres acél-betonfalakat hordott el kilométerekre. Egy ilyen lezuhanó meteor pozdorjává zúzta az U—178. tengeralattjárót, amelynek egész legénysége elpusztult.

Másnap az Eiffel-tornyon és a Westminster legmagasabb tornyán hófehér, aranyozott békezászlókat lengetett a szél. Mindkettőn ugyanaz a szó csillogott: »*PAX*«.

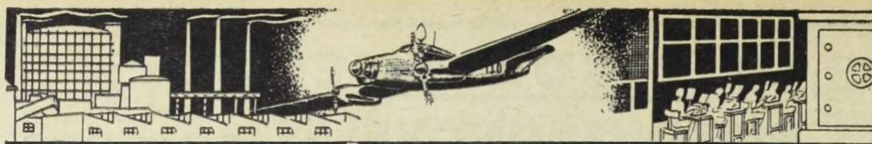
A flandriai kaszárnyákban derék piou-piouk savanyú képpel csomagolták a teljes hadifelszerelést, míg az angol városok utcáin öles plakátok közölték az általános mozgósítás elrendelését.

(Folytatása következik.)

ADAKOZZUNK
A HORTHY MIKLÓS NEMZETI
REPÜLŐ-ALAPRA

POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI CSEKKSZÁMLA SZÁMA: 65.080

A MAGYAR REPÜLÉS ÜGYÉT SZOLGÁLJUK!



GAZDASÁGI FIGYELŐ

A magyar repülés gyors és erőteljes fejlődése minden vonatkozásban jelentős gazdasági életünkre. Amint most értesülünk, a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* a kötelékébe tartozó összes pilóták, pilótanövendékek és sportrepülők balesetbiztosítását, valamint a repülés vagy a repülés tanulása közben történhető károk elleni biztosítási szerződést a *Nemzetközi Baleset és Kárbiztositó Társasággal* kötötte meg.

A *Repülő Alap* vezetőinek ügyszeretete, minden részletre kiterjesztő gondossága, valamint a *Nemzetközi Baleset és Kárbiztositó Társaság* vezetőségének a repülés iránt a multban is tapasztalt megértése volt szükséges ahhoz, hogy ez a biztosítás létrejöjjön.

Amikor örömmel üdvözöljük a *Nemzetközi Baleset és Kárbiztositó Társaságot,* mint a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* immár szerződéses biztositó társaságát, reméljük, hogy ezen biztositással kapcsolatban is azzal a megértéssel és gyorsasággal fogunk újra találkozni, melyekről a társaság a multban is mindig példát mutatott.

Tudjuk azt, hogy a társaságot ezen biztosítási szerződés megkötésénél nem üzleti érdek vezette, hanem kizárólag azt a fontos nemzeti érdeket tartotta szemelőtt, amit ma a repülés fejlődése megkíván.

A vámleszállítás óta örvendetesen emelkedik Magyarországon a forgalomba helyezett új gépjáróművek száma. Május hónapban kereken 1200 új személyautót adtak át rendeltetésének. A gyártmányok megoszlását tekintve a májusi vizsgáztatások között az Opel márka áll első helyen 482 gépkocsival. A magyar közönség gondosan mérlegeli a különféle gépkocsitipusok előnyeit és a szépség és kényelem szempontjai mellett nagy szerepet juttat a tartósság és gazdaságosság, továbbá a magyar útviszonyok támasztotta követelményeknek. A közönség igényeinek az Opel gépkocsik feltünően nagy térhódítása a magyar piacon. Kitünő minősége mellett az Opel gépkocsik ára szinte hihetetlenül olcsó, így például az 1100 köbcentiméter hengerürtartalmú, négyhengeres, hidraulikus fékekkel, acéllemez karosszériával és szilánkmentes üvegezéssel ellátott Kadett Standard tipusú Opel gépkocsi ára 4 üléses csukott kivitelben mindössze 2550 pengő.

A Hazai Fésüsfonó és Szövőgyár Rt. az évét 211.284.45 pengő tiszta nyereséggel zárta. Az igazgatóság a közgyűlésnek részvényenkint 80 fillér osztalék kifizetését fogja javasolni. Ugyancsak elhatározta az igazgatóság, hogy megboldogult nagynevű elnökének emlékére »Dr. Teleszky János alap-«ot fog létesíteni.

Osztalékfizetés. A Magyar Ruggyantaárugyár Rt. a mult üzletévre 3 pengő, a Providentia Biztositó Rt. 1.50 pengő, a Keleti dr. és Murányi Rt. 2.— pengő, és a Magyar Vasuti Forgalmi Rt. 1.50 pengő osztalék fizetését határozta el.

Érdekes mérlegek. A Szolnoki Cukorgyár Rt. mérlege szerint a tiszta nyeresége 1,092.000 pengő. A cukor árának leszállítása tehát, mint látható, nem igen érintette a vállalatot. Hét és félmilliós alaptőkéje mellett több mint egymillió a nyereség! — A Soproni Selyemipar Rt. ugyanolyan nyereséggel zárta idei mérlegét, mint a tavalyit. A jótékonysága ugyan milyen mérvű lesz? — De örömmel regisztráljuk a Hofherr-Schrantz Gépgyár Rt. mérlegét, mert a 2,600.000 pengős alaptőkéje mellett a tiszti fizetések és a munkások szociális terhei 1,670.000 pengőt jelentenek a gyárnak.

A Goldberger-gyári sztrájk élénk feltünést keltett nemcsak a közgazdasági életben, hanem a nagyközönség körében is. A milliós vállalattal szemben, amely 4 pengő osztalékot fizet részvényenkint, tehát óriási hasznot hajt, minden rokonszenvünk a filléreket kereső munkásoké. Kár volt a gyárnak lirikus közleményt elhelyezni a közgazdasági lapokban, a nagyközönség jól tudja: a milliós gyár jobb fizetést is adhat munkásainak.

A Láng L. Gépgyár Rt. közgyűlése dr. Mándy Lajost és Schmidt Richárdot igazgatósági taggá választotta. Ugyanekkor 2.50 pengő osztalék kifizetését határozták el.

A Ferihegy-pusztán létesítendő új repülőtéren a munkálatok hamarosan megkezdődnek. A főváros a repülőtérhez vezető új utak építésének költségét magára vállalta.

A Gamma finommechanikai gép- és készülékek gyára rt. a magyar légifegyverkezés két érdemes szakemberét, a két Juhász-fivért előkelő pozicióba emeli. Juhász Zoltán elnöke, Juhász István vezérigazgatója, vitéz Juhász Antal pedig igazgatója lesz a gyárnak. Uj igazgatók még: Péterffy Lajos, Vigh Tibor és Radnich László.

Uj sínautóbusz fog közlekedni Budapest és Belgrád között. Ezt az utat a jövőben 5 óra 44 perc alatt lehet majd megtenni.

A Kodak Ltd. budapesti fiókjának jelentése szerint lendületesen fejlődik a hazai amatőrfényképezés. A nyersfilmmennyiség sem elegendő a belföldi kereslet kielégítésére.

A Continental Szalagszövőgyár Rt. 501.000 pengő alaptőke mellett a mult évi nyereséggel együtt 43.327 pengő hasznot mutat ki a vállalat.

A Békéscsabai Takarékpénztár Egyesület ezévi közgyűlése fogja tárgyalni az intézet reorganizációját szolgáló tőketranzakciót.

Az Olaj Kft. által forgalomba hozott »AKOROL« nevü vegyszer régi hiányt pótol. Az I. G. Farbenindustrie hosszas kisérletezések után előállított új készítménye, az »AKOROL« nemcsak, hogy teljesen kizárja a gépjárműhűtők rémét, a rozsda- és vízkőképződést, de a régi hűtőkben már meglévő rozsda- és vízkőréteget is feloldja.

Szilárd Béla autófelszerelési szaküzlete műszaki körökben nagy közkedveltségnek örvend. Raktárában a világhírű Zenith karburátorok, olasz Riv golyóscsapágyak, Michelin pneuk valamint a Jurid kapcsoló- és fékanyagokon kívül minden fajta műszaki cikk megtalálható.

Felelős szerkesztő és kiadó:
Dr. TÖRÖK ISTVÁN.

E. T. A Kalász Könyvkiadó Rt. nyomdája
V., Kádár-utca 5. sz. Telefon: 12-13-31.
Felelős vezető: Elbert A.